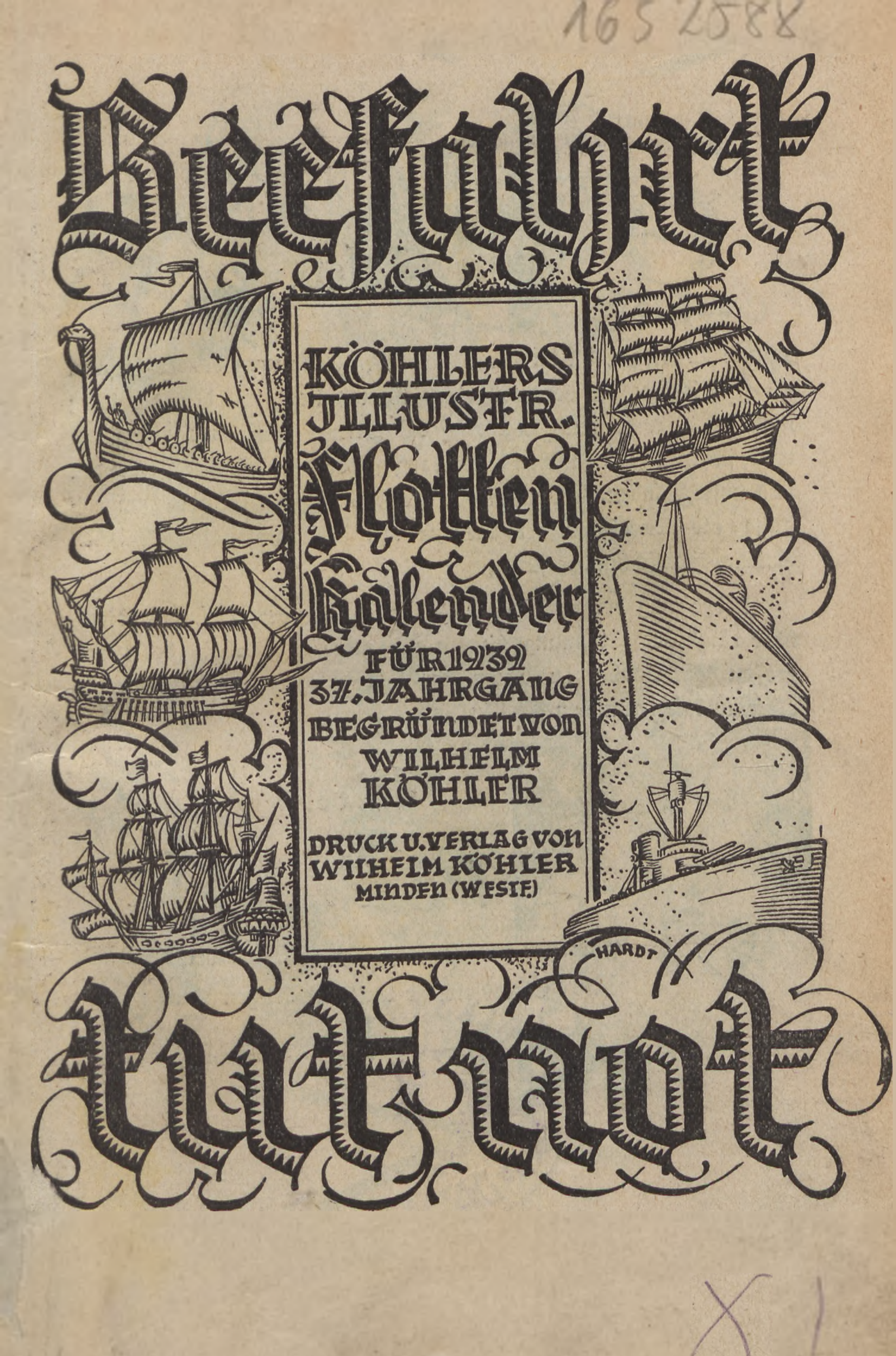


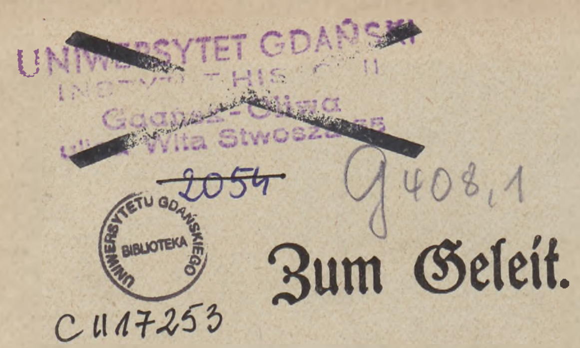

H. BRAUNSCHMIDT
BUCHBINDEREI
DANZIG, I DAMM 7.



Artillerieschulschiff „Brummer" begegnet im Hardangerfjord dem K. d. F.-Dampfer „Der Deutsche".

Nach einem Aquarell von Marinemaler Walter Zeeden.


165 2588
Seefahrt
KÖHLERS
JLLUSTR.
Flotten
Kalender
FÜR 1939
37. JAHRGANG
BEGRÜNDET VON
WILHELM
KÖHLER
DRUCK U. VERLAG VON
WILHELM KÖHLER
MINDEN (WESTF.)
HARDT
ist not



Zum Geleit.

Die Tradition, die in der alljährlichen Gestaltung des Köhlerschen Flotten-Kalenders als eines Werkes liegt, mit dem die stetig aufsteigende Welt- und Seegeltung des Dritten Reiches veranschaulicht wird, steht im harmonischen Gleichklang zu der ständig sich verstärkenden und aufrüttelnden Verbundenheit, wie sie Kriegsmarine und Handelsflotte als Sendboten der Heimat mit dem nationalsozialistischen Auslandsdeutschtum herstellen.

Möge auch der vorliegende Jahrgang, der dem Bestreben dient, über räumliche Trennung hinweg ein geistiges Erlebnis des neuen großen Vaterlandes zu bieten, die ihm zukommende Aufnahme in allen auslandsdeutschen Kreisen finden.

E. W. Bohle

Gauleiter der Auslands-Organisation der NSDAP.
Staatssekretär im Auswärtigen Amt.





Zum Geleit.

Auf der salzigen Flut des Ozeans entscheidet sich für jedes Volk, ob es, frei und gleichberechtigt zwischen den Weltfaktoren eingegliedert, sich das Recht zu sichern weiß, in den großen Wendungen der Weltgeschichte seinen Einfluß mitbestimmend zum Einsatz zu bringen. Ein Volk, das hierzu nicht die Kraft findet, wird immer ein dienendes bleiben, dessen Können und Schaffen anderen Völkern zugute kommt.

Der uns vom Schicksal geschenkte Führer hat in einzigartiger Kraftanspannung die 2000-jährige Frage der deutschen Einheit vor die Welt gestellt und damit den Lebensraum des deutschen Volkes zum untrennbaren Schicksalsraum deutscher Zukunft zusammengefügt. Nun gilt es für jeden Deutschen ohne Ausnahme, Kraft und Können in dieser großen deutschen Schicksalsgemeinschaft zur Wirkung zu bringen und die großdeutsche Zukunft, die der Führer lebendig geformt hat, als Seegeltung Großdeutschlands in der Welt zur Geltung zu bringen.

Auch die vorliegende Ausgabe dieses Jahrbuches soll mithelfen, den deutschen Menschen in diesem Sinne zu erziehen.

von Trotha

von Trotha

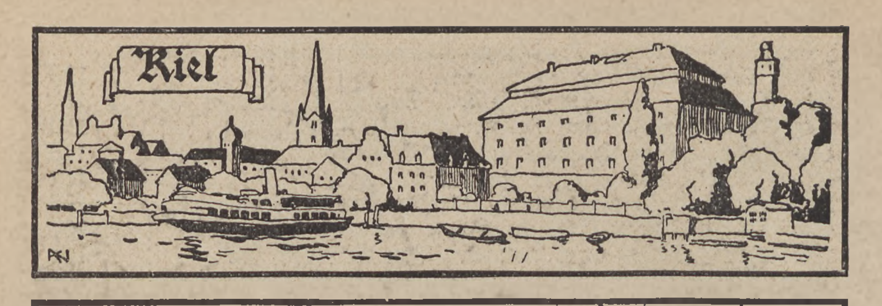
Vizeadmiral, Preußischer Staatsrat.

Köhlers Illustrierte Buchkalender

Köhlers Illustrierter Flotten-Kalender

Für die Redaktion verantwortlich: Otto F. Schütte, Minden (Westf.
Redaktionelle Mitarbeit: Kapitän Carl Herbert, Hamburg.

Inhalts-Verzeichnis



Datum	Wochentag	Januar / Hartung Gedenktage	Mondlauf
1	So.	**Neujahr**	
		1834 Beseitigung d. innerdeutsch. Zollgrenzen	
2	Mo.	**Namen Jesu-Fest** 1777 Bildh. Christ. Rauch *	
3	Di.	1912 Felix Dahn †	
4	Mi.	1785 Jakob Grimm *	
5	Do.	1919 Gründung der Deutschen Arbeiterpartei	
6	Fr.	Epiphanias. Drei Könige. Erscheinung des Herrn	
7	Sa.	1831: Generalpostmeister Stephan *	
8	So.	**1. nach Epiphanias** **1. nach Erscheinung**	
		Eintopfsonntag 1794 Justus Möser †	
9	Mo.	1927 Houston Stewart Chamberlain †	
10	Di.	1920 Inkrafttreten des Versailler Diktates	
		1923 Raub des Memellandes durch Litauen	
11	Mi.	1923 Ruhreinbruch der Franzosen und Belgier	
12	Do.	1893 Herm. Göring und Alfred Rosenberg *	
13	Fr.	1935 Saarabstimmung	
14	Sa.	1930 Mordanschlag auf Horst Wessel	
15	So.	**2. nach Epiphanias** **2. nach Erscheinung**	
		1933 Wahlsieg der NSDAP. in Lippe	
16	Mo.	1901 Maler Arnold Böcklin †	
17	Di.	1318 Baumeister Erwin v. Steinbach †	
18	Mi.	1871 Reichsgründungstag [Petri Stuhlfeier]	
19	Do.	1576 Hans Sachs †	
20	Fr.	1934 Ges. z. O. d. nat. Arb. [Fabian u. Sebastian]	
21	Sa.	1934 Baumeister Ludwig Troost †	
22	So.	**3. nach Epiphanias** **3. nach Erscheinung**	
		1850 General Litzmann *	
23	Mo.	1930 Nationalsozialist. Regierung i. Thüringen	
24	Di.	1712 Friedr. d. Große * 1932 Herb. Norkus †	
25	Mi.	1077 Kais. Heinr. IV. i. Canossa [Pauli Bekehrung]	
26	Do.	1934 Deutsch-polnisches Abkommen	
27	Fr.	1756 Wolfgang Amadeus Mozart *	
		1923 Erster Parteitag d. NSDAP. i. München	
		Epiphanias **4. nach Erscheinung**	
		...nst Moritz Arndt †	
		...lf Hitler wird Reichskanzler	
		...-Sturmführer Hans E. Maikowski †	

Datum	Sonnen- Aufg.	Sonnen- Untg.	Mond- Aufg.	Mond- Untg.
1	8 11	15 55	12 26	2 46
2	8 11	15 56	13 4	3 59
3	8 11	15 57	13 52	5 10
4	8 10	15 59	14 51	6 16
5	8 10	16 0	16 3	7 14
6	8 10	16 1	17 23	8 1
7	8 9	16 2	18 47	8 40
8	8 9	16 4	20 10	9 12
9	8 8	16 5	21 32	9 38
10	8 8	16 7	22 50	10 4
11	8 7	16 8	—	10 27
12	8 6	16 10	0 6	10 52
13	8 6	16 11	1 19	11 19
14	8 5	16 13	2 29	11 50
15	8 5	16 14	3 34	12 25
16	8 4	16 16	4 34	13 5
17	8 3	16 18	5 27	13 53
18	8 2	16 19	6 12	14 47
19	8 1	16 21	6 52	15 45
20	8 0	16 22	7 24	16 47
21	7 59	16 24	7 51	17 51
22	7 58	16 26	8 15	18 54
23	7 56	16 28	8 36	19 59
24	7 55	16 29	8 57	21 5
25	7 53	16 31	9 17	22 11
26	7 52	16 33	9 38	23 19
27	7 51	16 35	10 1	—
28	7 49	16 37	10 29	0 28
29	7 48	16 38	11 0	1 39
30	7 46	16 40	11 41	2 48
31	7 45	16 42	12 33	3 55

Mond-Wechsel.

5. Januar, 22 Uhr 30 Min.
Vollmond

12. Januar, 14 Uhr 10 Min.
Letztes Viertel

20. Januar, 14 Uhr 27 Min.
Neumond

28. Januar, 16 Uhr 0 Min.
Erstes Viertel

Navigare necesse est,
vivere non est necesse.
Alter Spruch am Hause
Seefahrt in Bremen.



Panzerschiff „Admiral Scheer" vor Anker. Bild: Günther Bauch.



Datum	Wochentag	Februar / Hornung Gedenktage	Mondlauf
1	Mi.	1933 Erster Vierjahresplan	
2	Do.	1829 Naturforscher Brehm * [Mariä Lichtmeß]	
3	Fr.	1721 Seydlitz *	
4	Sa.	1936 Ermordung Wilhelm Gustloffs	
5	So.	**Septuagesima** 1808 Karl Spitzweg *	
6	Mo.	1813 Aufruf Yorcks an die ostpreuß. Stände	
7	Di.	1915 Winterschlacht in Masuren	
8	Mi.	1871 Moritz v. Schwind †	
9	Do.	1905 Adolf v. Menzel †	
10	Fr.	1920 Nordschleswig abgetrennt	
11	Sa.	1813 Otto Ludwig *	
12	So.	**Sexagesima** **Eintopfsonntag**	
		1804 Philosoph Immanuel Kant †	
13	Mo.	1883 Richard Wagner †	
14	Di.	1468 Johann Gutenberg †	
15	Mi.	1763 Friede von Hubertusburg	
16	Do.	1620 Friedrich Wilhelm d. Große Kurfürst *	
17	Fr.	1827 Pestalozzi †	
18	Sa.	1546 Martin Luther †	
19	So.	**Estomihi** **Quinquagesima**	
		1473 Astronom Nikolaus Kopernikus *	
20	Mo.	1810 Andreas Hofer v. d. Franzosen erschossen	
21	Di.	1916 Beginn d. Schlacht bei Verdun [Fastnacht]	
22	Mi.	1788 Philosoph Arthur Schopenhauer *	
		Aschermittwoch. Petri Stuhlfeier.	
23	Do.	1930 Horst Wessel ermordet	
24	Fr.	1920 Hitler verkünd. Parteiprogr. [Matthias]	
25	Sa.	1916 Erstürmung von Douaumont	
26	So.	**1. Invokavit** **1. Fastensonntag**	
		1924 Beginn des Hitler-Prozesses	
27	Mo.	1925 Wiederbegründung der NSDAP.	
28	Di.	1833 Generalstabschef Gen. v. Schlieffen *	

Datum	Sonnen- Aufg.	Sonnen- Untg.	Mond- Aufg.	Mond- Untg.
1	7 43	16 44	13 35	4 56
2	7 42	16 46	14 50	5 48
3	7 40	16 48	16 11	6 31
4	7 39	16 50	17 35	7 7
5	7 37	16 52	19 1	7 37
6	7 35	16 54	20 24	8 5
7	7 33	16 56	21 44	8 30
8	7 32	16 57	23 1	8 55
9	7 30	16 59	—	9 23
10	7 28	17 1	0 14	9 53
11	7 26	17 3	1 23	10 26
12	7 24	17 5	2 26	11 6
13	7 22	17 7	3 22	11 51
14	7 20	17 9	4 10	12 43
15	7 18	17 11	4 51	13 40
16	7 16	17 13	5 26	14 39
17	7 14	17 15	5 55	15 42
18	7 12	17 17	6 20	16 46
19	7 10	17 19	6 43	17 50
20	7 8	17 21	7 3	18 57
21	7 6	17 23	7 24	20 2
22	7 4	17 25	7 46	21 10
23	7 2	17 26	8 8	22 18
24	7 0	17 28	8 34	23 27
25	6 58	17 30	9 4	—
26	6 56	17 32	9 39	0 35
27	6 54	17 34	10 25	1 41
28	6 51	17 35	11 20	2 43

Mond-Wechsel.

4. Februar, 8 Uhr 55 Min.
Vollmond

11. Februar, 5 Uhr 12 Min.
Letztes Viertel

19. Februar, 9 Uhr 28 Min.
Neumond

27. Februar, 4 Uhr 26 Min.
Erstes Viertel

Das Meer ist die Hochstraße des Weltverkehrs, ist der Tummelplatz der Nationen. Wer von der See ausgeschlossen ist, hat keinen Anteil an den Gütern der Welt.

Friedrich List.



Sturm im Atlantik, Windstärke 10/11.

Bild: Technophot.



März / Lenzing

Gedenktage

Datum	Wochentag	Gedenktage	Mondlauf
1	Mi.	1935 Rückkehr des Saarlandes [Quatember]	
2	Do.	1689 Franzosen verwüsten Heidelberg	
3	Fr.	1918 Friede zu Brest-Litowsk	
4	Sa.	1919 104 Sudetendeutsche erschossen	
5	So.	**Heldengedenktag 2. Reminiszere 2. Fastenstg.**	
		1935 Hans Schemm †	
6	Mo.	1930 Großadmiral v. Tirpitz †	
7	Di.	1936 Wiederherstellung d. deutsch. Wehrhoheit	
8	Mi.	1917 Graf Zeppelin †	
9	Do.	1888 Kaiser Wilhelm I. †	
10	Fr.	1813 Stiftung des Eisernen Kreuzes	
11	Sa.	1888 Raiffeisen †	
12	So.	**3. Okuli 3. Fastensonntag Eintopfsonntag**	
		1877 Dr. Frick *	
13	Mo.	1938 Wiederverein. Oesterreichs m. Deutschland	
14	Di.	1803 Klopstock †	
15	Mi.	933 Sieg Heinrichs I. in der Ungarnschlacht	
16	Do.	1935 Wiedereinführ. der allgem. Wehrpflicht	
17	Fr.	1813 Aufruf „An mein Volk"	
18	Sa.	1813 Fr. Hebbel * 1915 Weddigens Unterg.	
19	So.	**4. Lätare 4. Fastensonntag** [Joseph]	
		1873 Max Reger *	
20	Mo.	1770 Hölderlin *	
21	Di.	1933 Staatsakt i. Potsdam [Frühlings Anfang]	
22	Mi.	1832 Goethe †	
23	Do.	1868 Dietrich Eckart *	
24	Fr.		
25	Sa.	1907 Ernst v. Bergmann † [Mariä Verkündigung]	
26	So.	**5. Judika Passionssonntag**	
		1827 Ludwig van Beethoven †	
27	Mo.	1845 Physiker W. C. v. Röntgen *	
28	Di.	1884 Gründung d. deutschen Kolonialgesellsch. v. Karl Peters	
29	Mi.	1934 Landjahrgesetz	
30	Do.	1559 Adam Riese Verf. d. 1. dt. Rechenbuchs †	
31	Fr.	1923 Die Franzosen ermorden in Essen 13 deutsche Arbeiter.	

Datum	Sonnen- Aufg.	Sonnen- Untg.	Mond- Aufg.	Mond- Untg.
1	6 49	17 37	12 27	3 36
2	6 47	17 39	13 42	4 22
3	6 45	17 41	15 4	5 0
4	6 43	17 43	16 27	5 34
5	6 40	17 44	17 51	6 1
6	6 38	17 46	19 13	6 29
7	6 36	17 48	20 34	6 55
8	6 34	17 50	21 51	7 22
9	6 31	17 52	23 4	7 52
10	6 29	17 53	—	8 24
11	6 26	17 55	0 11	9 3
12	6 24	17 57	1 12	9 47
13	6 22	17 59	2 4	10 38
14	6 19	18 1	2 48	11 33
15	6 17	18 2	3 26	12 31
16	6 14	18 4	3 57	13 32
17	6 12	18 6	4 23	14 36
18	6 10	18 8	4 47	15 40
19	6 8	18 10	5 8	16 46
20	6 5	18 11	5 30	17 52
21	6 3	18 13	5 51	18 59
22	6 1	18 15	6 13	20 9
23	5 59	18 17	6 39	21 17
24	5 56	18 18	7 8	22 27
25	5 54	18 20	7 41	23 33
26	5 51	18 21	8 24	—
27	5 49	18 23	9 16	0 36
28	5 47	18 25	10 17	1 30
29	5 44	18 27	11 26	2 17
30	5 42	18 28	12 43	2 57
31	5 39	18 30	14 2	3 31

Mond-Wechsel.

5. März, 19 Uhr 0 Min.
Vollmond

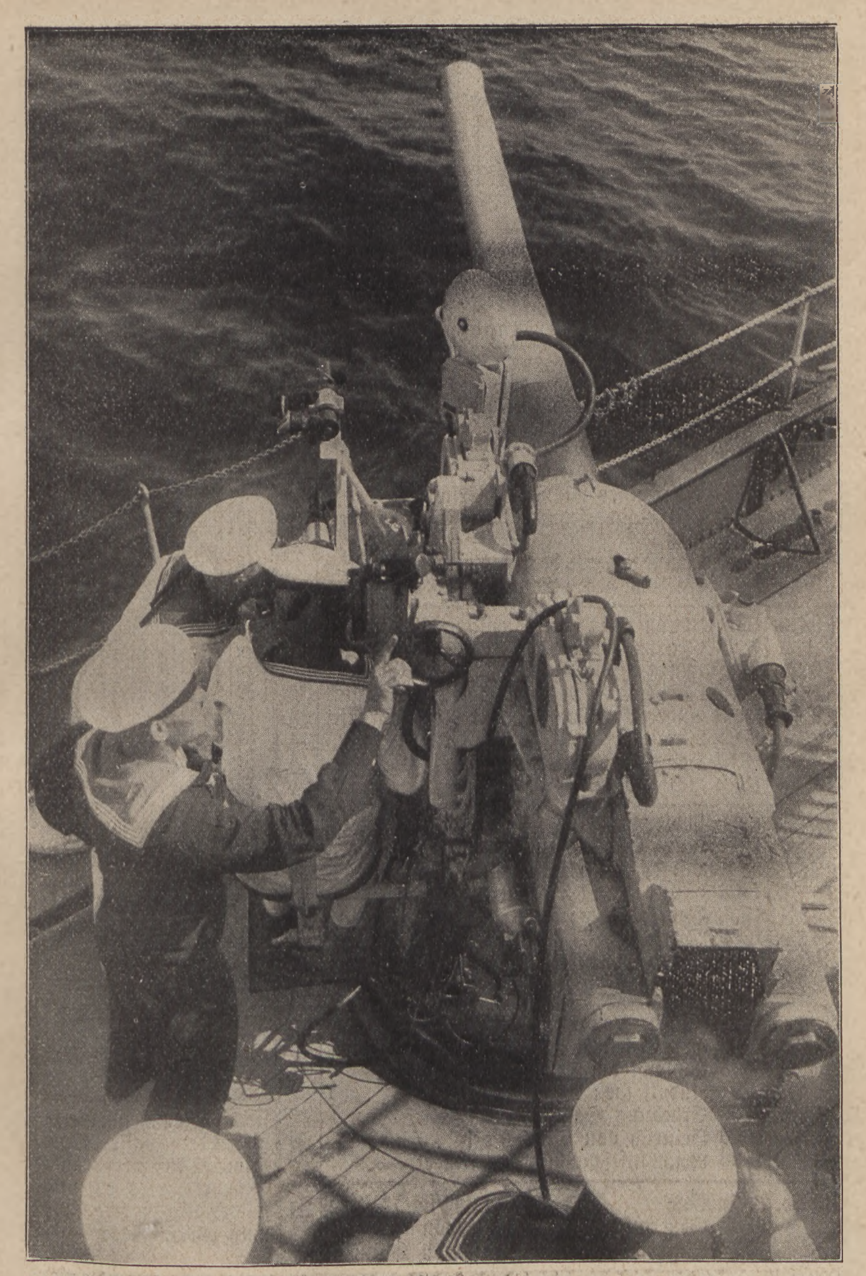
12. März, 22 Uhr 37 Min.
Letztes Viertel

21. März, 2 Uhr 49 Min.
Neumond

28. März, 13 Uhr 16 Min.
Erstes Viertel

Nach Seegeltung zu streben, ist für ein Weltvolk Wille zum Leben.

Admiral Scheer.



Artillerie-Schießübung. Bild: Atlantic.



April / Ostermond

Datum	Wochentag	Gedenktage	Mondlauf
1	Sa.	1815 Otto v. Bismarck *	
2	So.	**6. Palmarum Palmsonntag**	
		1798 Hoffmann v. Fallersleben *	
3	Mo.	1897 Johannes Brahms †	
4	Di.	1823 Wilhelm v. Siemens *	
5	Mi.	1723 Baumeister Fischer v. Erlach †	
6	Do.	1920 Rheinlandbesetzung [Gründonnerstag]	
7	Fr.	**Karfreitag**	
		1346 Gründg. d. erst. deutsch. Universit. in Prag	
8	Sa.	1835 Wilhelm v. Humboldt †	
9	So.	**Ostersonntag** 1241 Mongolenschlacht b. Liegnitz	
		1865 General Ludendorff *	
10	Mo.	**Ostermontag** 742 Karl der Große *	
11	Di.	1814 Napoleon I. n. d. Insel Elba verbannt	
12	Mi.	1809 Andreas Hofer erstürmt den Berg Isel	
13	Do.	1784 Wrangel *	
14	Fr.	919 Heinrich I. deutscher König	
15	Sa.	1832 Wilhelm Busch *	
16	So.	**1. Quasimodogeniti Weißer Sonntag.**	
		1916 Angr. dt. Marineluftsch. auf d. engl. Ostk.	
17	Mo.	1521 Luther auf dem Reichstag zu Worms	
18	Di.	1864 Erstürmung der Düppeler Schanzen	
19	Mi.	1916 Generalfeldmarschall v. d. Goltz †	
20	Do.	1889 Adolf Hitlers Geburtstag	
21	Fr.	1918 Kampfflieger Frh. Manfred v. Richthofen †	
22	Sa.	1866 Seeckt *	
23	So.	**Misericordias Domini 2. nach Ostern** [Georg]	
24	Mo.	1891 Generalfeldmarschall Graf v. Moltke †	
25	Di.	1918 Schlacht am Kemmelberg	
26	Mi.	1894 Rudolf Heß *	
27	Do.	1809 Erhebung Schills	
28	Fr.	1896 Heinrich von Treitschke †	
29	Sa.	1933 Reichsluftschutzbund gegründet	
30	So.	**3. Jubilate 3. Sonntag nach Ostern**	
		1803 Generalfeldmarschall v. Roon *	
		1777 Mathematiker Karl Friedrich Gauß *	

Datum	Sonnen- Aufg.	Sonnen- Untg.	Mond- Aufg.	Mond- Untg.
1	5 37	18 32	15 23	4 1
2	5 35	18 34	16 44	4 27
3	5 32	18 36	18 5	4 54
4	5 30	18 37	19 24	5 20
5	5 27	18 39	20 39	5 49
6	5 25	18 41	21 51	6 21
7	5 23	18 43	22 56	6 57
8	5 21	18 45	23 54	7 40
9	5 18	18 46	—	8 29
10	5 16	18 48	0 42	9 23
11	5 14	18 50	1 22	10 21
12	5 12	18 52	1 57	11 21
13	5 10	18 54	2 25	12 25
14	5 7	18 55	2 50	13 28
15	5 5	18 57	3 12	14 32
16	5 3	18 59	3 33	15 39
17	5 1	19 1	3 55	16 46
18	4 59	19 2	4 17	17 55
19	4 56	19 4	4 41	19 5
20	4 54	19 5	5 10	20 15
21	4 52	19 7	5 42	21 24
22	4 50	19 9	6 23	22 28
23	4 48	19 10	7 12	23 27
24	4 45	19 12	8 11	—
25	4 43	19 13	9 18	0 16
26	4 41	19 15	10 31	0 58
27	4 39	19 17	11 48	1 33
28	4 37	19 19	13 7	2 3
29	4 35	19 20	14 25	2 29
30	4 33	19 22	15 43	2 55

Mond-Wechsel.

4. April, 5 Uhr 18 Min. Vollmond

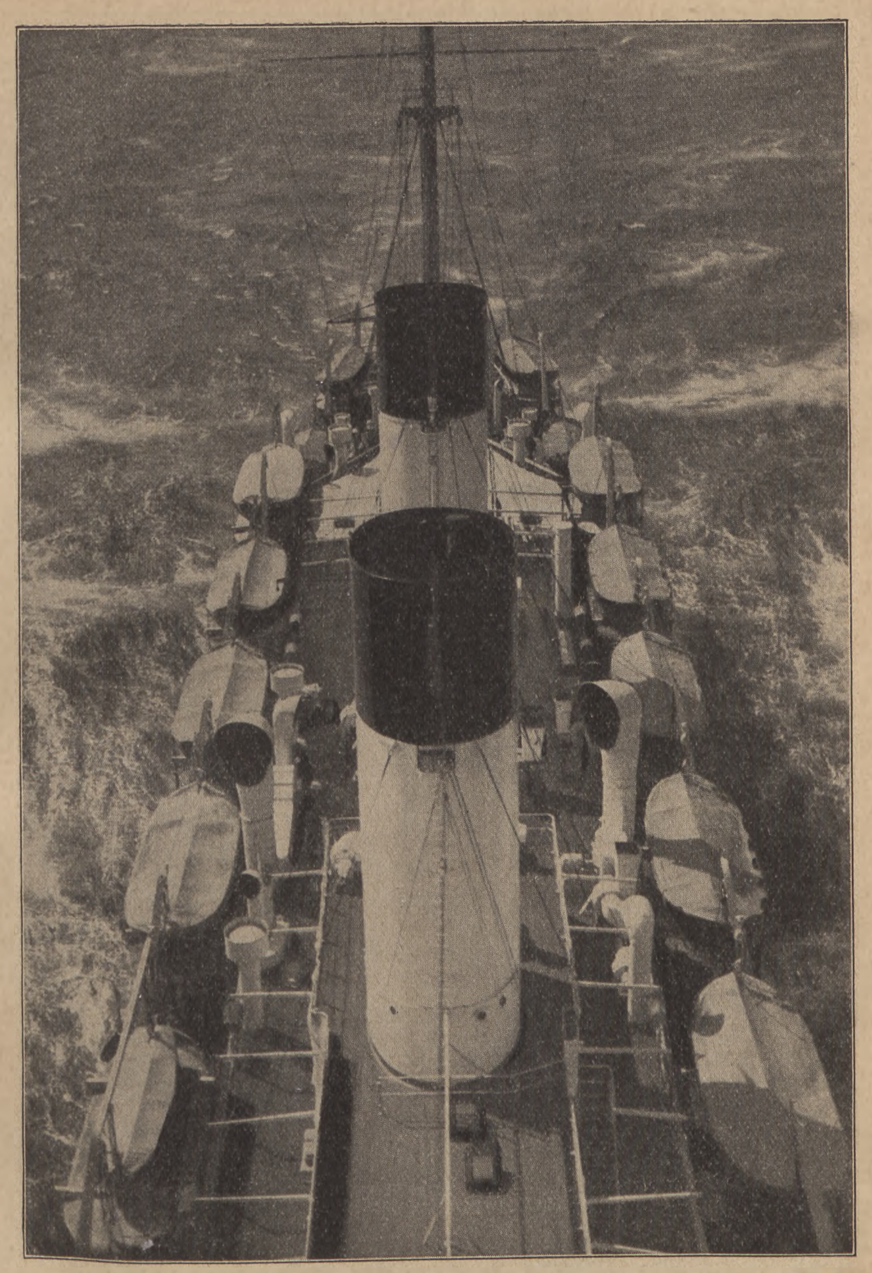
11. April, 17 Uhr 11 Min. Letztes Viertel

19. April, 17 Uhr 35 Min. Neumond

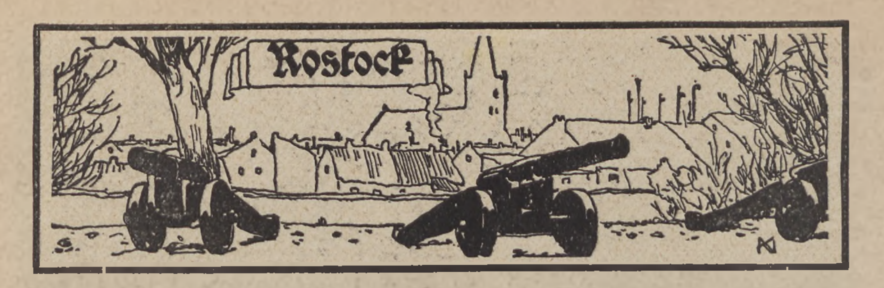
26. April, 19 Uhr 25 Min. Erstes Viertel

Des Menschen Seele gleicht dem Wasser. Vom Himmel kommt es, zum Himmel steigt es und wieder nieder zur Erde muß es, ewig wechselnd.

Goethe.



Blick aus dem Krähennest auf das Bootsdeck des M.-S. „Monte Rosa“. Bild: Hamburg-Süd.



Mai / Wonnemond

Datum	Wochentag	Gedenktage	Mondlauf
1	Mo.	**Nationaler Feiertag d. deutschen Volkes** [Walpurg.]	
2	Di.	1892 Kampfflieger Frhr. Manfred v. Richthofen *	
3	Mi.	1848 Otto Lilienthal * [Kreuz. Auffindung]	
4	Do.	1911 Ad. Woermann †	
5	Fr.	1869 Komponist Hans Pfitzner *	
6	Sa.	1904 Maler Franz von Lenbach †	
7	So.	**4. Kantate** **4. Sonntag nach Ostern** 1833 Johannes Brahms *	
8	Mo.		
9	Di.	1805 Schiller †	
10	Mi.	1760 Hebel *	
11	Do.	1686 Otto v. Guericke † [Mamertus]	
12	Fr.	1803 Liebig * [Pankratius]	
13	Sa.	1785 Historiker Dahlmann * [Servatius]	
14	So.	**5. Rogate** **5. Sonntag nach Ostern** 1752 Landwirt Albr. Thaer *	
15	Mo.	1816 Maler A. Rethel *	
16	Di.	1788 Friedrich Rückert *	
17	Mi.	1933 Adolf Hitlers erste Reichstagsrede	
18	Do.	**Himmelfahrt Christi** 1782 Major v. Lützow *	
19	Fr.	1762 Johann Gottlieb Fichte *	
20	Sa.	1764 Schadow * 1846 General v. Kluck *	
21	So.	**6. Exaudi** **6. Sonntag nach Ostern** 1471 Albrecht Dürer *	
22	Mo.	1813 Richard Wagner *	
23	Di.	1618 Prager Fenstersturz (Beginn des 30-jährigen Krieges)	
24	Mi.	1848 Annette v. Droste-Hülshoff †	
25	Do.	1932 Admiral v. Hipper † [Urban]	
26	Fr.	1923 Albert Leo Schlageter v. d. Franzosen auf der Golzheimer Heide erschossen	
27	Sa.	1910 Mediziner Robert Koch †	
28	So.	**Pfingstsonntag** 1936 General Litzmann †	
29	Mo.	**Pfingstmontag** 1919 Diktat von St. Germain	
30	Di.	1714 Bildhauer Andreas Schlüter †	
31	Mi.	1916 Skagerrakschlacht [Quatember]	

Datum	Sonnen- Aufg.	Sonnen- Untg.	Mond- Aufg.	Mond- Untg.
1	4 31	19 24	17 1	3 20
2	4 29	19 26	18 17	3 48
3	4 27	19 28	19 31	4 17
4	4 25	19 29	20 39	4 51
5	4 23	19 31	21 41	5 32
6	4 21	19 33	22 33	6 18
7	4 19	19 35	23 18	7 11
8	4 17	19 36	23 56	8 8
9	4 16	19 38	—	9 8
10	4 14	19 39	0 26	10 10
11	4 12	19 41	0 52	11 14
12	4 10	19 43	1 16	12 18
13	4 9	19 44	1 37	13 23
14	4 7	19 46	1 58	14 29
15	4 6	19 47	2 20	15 37
16	4 4	19 49	2 42	16 46
17	4 3	19 51	3 9	17 57
18	4 1	19 52	3 40	19 8
19	4 0	19 54	4 17	20 16
20	3 58	19 55	5 4	21 19
21	3 57	19 57	6 1	22 13
22	3 56	19 58	7 7	22 58
23	3 54	20 0	8 20	23 36
24	3 53	20 1	9 38	—
25	3 51	20 3	10 55	0 7
26	3 50	20 4	12 14	0 34
27	3 49	20 5	13 30	1 0
28	3 48	20 7	14 47	1 25
29	3 47	20 8	16 2	1 51
30	3 46	20 10	17 14	2 19
31	3 45	20 11	18 24	2 50

Mond-Wechsel.

3. Mai, 16 Uhr 15 Min.
Vollmond

11. Mai, 11 Uhr 40 Min.
Letztes Viertel

19. Mai, 5 Uhr 25 Min.
Neumond

26. Mai, 0 Uhr 20 Min.
Erstes Viertel

Ein heldenhaft geführter Kampf, wie es der deutsche Seekrieg war, ist seines Erfolges für die Freiheit der Meere in der Geschichte sicher.

Admiral Scheer.

Eine Herde von See-Elefanten in Süd-Georgien.

Phot. Metro-Goldwyn-Mayer.



Juni / Brachmond

Gedenktage

Datum	Wochentag	Gedenktage
1	Do.	1780 General K. v. Clausewitz *
2	Fr.	1916 Fort Vaux (Verdun) erstürmt
3	Sa.	1871 Elsaß-Lothringen Reichsland
4	So.	**Trinitatis** — **Dreifaltigkeitsfest**
		1745 Hohenfriedberg. 1875 Mörike *
5	Mo.	1826 Komponist Karl Maria v. Weber †
6	Di.	1836 Ingenieur M. Eyth *
7	Mi.	1826 Fraunhofer †
8	Do.	1810 Schumann * — **Fronleichnam**
9	Fr.	1525 Florian Geyer †
10	Sa.	1190 Kaiser Friedrich Barbarossa †
11	So.	**1. nach Trinitatis** — **2. nach Pfingsten**
		1923 Blutbad in Dortmund
12	Mo.	1815 Gründung der deutschen Burschenschaft
13	Di.	1878 Beginn des Berliner Kongresses
14	Mi.	1828 Karl August von Sachsen-Weimar †
15	Do.	1905 Kolonialpion. v. Wißmann † [St. Veit]
16	Fr.	1922 Ostoberschlesien an Polen [Herz-Jesu-Fest]
17	Sa.	1842 Georg von Schönerer, völkischer Vorkämpfer in Oesterreich *
18	So.	**2. nach Trinitatis** — **3. nach Pfingsten**
		1815 Schlacht bei Waterloo
19	Mo.	1933 Verbot der NSDAP. in Oesterreich
20	Di.	1895 Eröffnung des Nordostsee-Kanals
21	Mi.	1919 Admiral v. Reuter versenkt die deutsche Flotte in der Bucht von Scapa Flow
22	Do.	1861 Admiral Graf Spee * [Sommersanfang]
23	Fr.	1804 Borsig *
24	Sa.	1916 Beginn d. Schlacht an d. Somme [Johannis]
25	So.	**3. nach Trinitatis** — **4. nach Pfingsten**
		1822 E. T. A. Hoffmann †
26	Mo.	1935 Einführung der Arbeitsdienstpflicht
27	Di.	1789 Komponist Fr. Silcher * [Siebenschläfer]
28	Mi.	1914 Mord von Serajevo
		1919 Unterzeichnung d. Diktats v. Versailles
29	Do.	1831 Frhr. v. und zum Stein † [Peter u. Paul]
30	Fr.	1930 Rheinlandräumung

Datum	Sonnen-Aufg.	Sonnen-Untg.	Mond-Aufg.	Mond-Untg.
1	3 44	20 12	19 28	3 26
2	3 43	20 13	20 25	4 10
3	3 43	20 14	21 13	5 0
4	3 42	20 15	21 53	5 56
5	3 41	20 16	22 27	6 55
6	3 40	20 17	22 55	7 56
7	3 40	20 18	23 19	9 0
8	3 39	20 19	23 41	10 4
9	3 39	20 20	—	11 8
10	3 38	20 21	0 2	12 13
11	3 38	20 22	0 23	13 19
12	3 37	20 22	0 45	14 27
13	3 37	20 23	1 9	15 36
14	3 36	20 23	1 38	16 47
15	3 36	20 24	2 10	17 57
16	3 36	20 24	2 53	19 3
17	3 36	20 25	3 46	20 3
18	3 36	20 25	4 49	20 53
19	3 36	20 26	6 2	21 35
20	3 36	20 26	7 21	22 10
21	3 36	20 26	8 41	22 40
22	3 36	20 26	10 1	23 6
23	3 37	20 27	11 19	23 31
24	3 37	20 27	12 33	23 56
25	3 37	20 27	13 51	—
26	3 38	20 27	15 4	0 23
27	3 38	20 27	16 14	0 53
28	3 39	20 27	17 19	1 26
29	3 39	20 27	18 18	2 7
30	3 40	20 27	19 9	2 53

Mond-Wechsel.

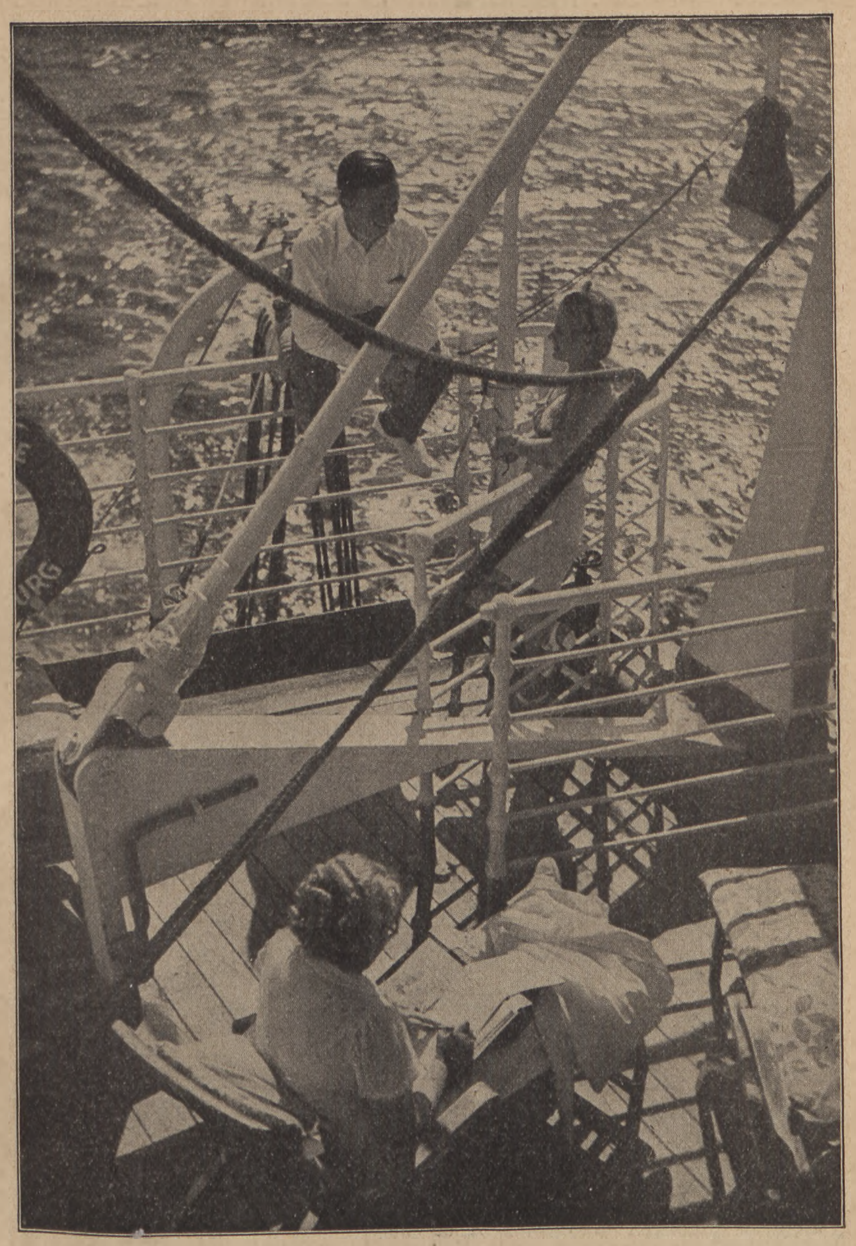
2. Juni, 4 Uhr 11 Min.
Vollmond

10. Juni, 5 Uhr 7 Min.
Letztes Viertel

17. Juni, 14 Uhr 37 Min.
Neumond

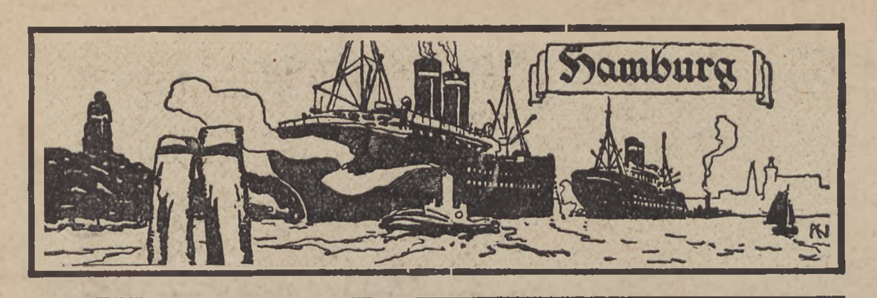
24. Juni, 5 Uhr 35 Min.
Erstes Viertel

Meere trennen,
Seefahrt verbindet!



Hapag-Bildbericht.

Glückliche Stunden an Bord
des Hapagdampfers „Reliance“ auf der Reise um die Welt.



Juli / Heumond

Gedenktage

Datum	Wochentag	Gedenktage	Mondlauf
1	Sa.	1646 Philosoph G. W. von Leibniz *	
2	So.	**4. nach Trinitatis** **5. nach Pfingsten** 1714 Chr. W. von Gluck * [Mariä Heimsuchung]	
3	Mo.	1926 Gründg d. HJ. a. d. Parteitag z. Weimar	
4	Di.	1888 Theodor Storm †	
5	Mi.	1884 Togo deutsch	
6	Do.	1887 Walter Flex *	
7	Fr.	1531 Tilman Riemenschneider †	
8	Sa.	1838 Graf Zeppelin *	
9	So.	**5. n. Trinit. 6. n. Pfingst.** 1807 Diktat v. Tilsit	
10	Mo.	1916 U-„Deutschland" landet in Baltimore	
11	Di.	1920 Deutsch. Abstimmungssieg in Ost- und Westpreußen	
12	Mi.	1874 Fritz Reuter †	
13	Do.	1816 Dichter Gustav Freytag *	
14	Fr.	1933 Erbgesundheitsgesetz	
15	Sa.	1918 Deutsche Angriffsschlacht a. d. Marne	
16	So.	**6. nach Trinitatis** **7. nach Pfingsten** 1890 Gottfried Keller † [Skapulierfest]	
17	Mo.	1922 H. Fischer u. E. Kern a. Burg Saaleck †	
18	Di.	1916 Immelmann gefallen	
19	Mi.	1819 Gottfr. Keller * 1810 Königin Luise †	
20	Do.	1934 Der Führer erhebt die SS. zur selbst. Gliederung im Rahmen der NSDAP.	
21	Fr.	1762 Schlacht bei Burkersdorf	
22	Sa.	1822 Joh. Gregor Mendel * [Maria Magdalena]	
23	So.	**7. n. Trinit. 8. n. Pfingst.** 1777 Ph. O. Runge *	
24	Mo.	1920 Scheinabstimmung in Eupen-Malmedy	
25	Di.	1848 Deutsch-österr. Dichter O. Kernstock * [Jakobus]	
26	Mi.	1932 Schulschiff „Niobe" gesunken	
27	Do.	1808 Freisetz. d. Domänenbauern i. Ost- u. Wpr.	
28	Fr.	1750 Komponist Joh. Seb. Bach †	
29	Sa.	1921 Adolf Hitler Führer der NSDAP.	
30	So.	**8. n. Trinit. 9. n. Pfingsten** 1898 Bismarck †	
31	Mo.	1886 Franz Liszt †	

Datum	Sonnen- Aufg.	Sonnen- Untg.	Mond- Aufg.	Mond- Untg.
1	3 41	20 27	19 51	3 46
2	3 41	20 26	20 28	4 45
3	3 42	20 26	20 58	5 45
4	3 42	20 25	21 24	6 48
5	3 43	20 25	21 47	7 53
6	3 44	20 24	22 7	8 55
7	3 45	20 24	22 28	10 0
8	3 46	20 23	22 50	11 4
9	3 47	20 23	23 12	12 11
10	3 48	20 22	23 38	13 18
11	3 49	20 21	—	14 26
12	3 50	20 20	0 8	15 35
13	3 51	20 19	0 44	16 42
14	3 52	20 18	1 32	17 46
15	3 53	20 17	2 28	18 41
16	3 54	20 16	3 37	19 28
17	3 56	20 15	4 54	20 6
18	3 57	20 13	6 16	20 41
19	3 59	20 12	7 39	21 9
20	4 0	20 11	9 1	21 36
21	4 1	20 10	10 21	22 1
22	4 3	20 8	11 39	22 29
23	4 4	20 7	12 54	22 57
24	4 6	20 5	14 5	23 30
25	4 7	20 4	15 11	—
26	4 9	20 3	16 12	0 8
27	4 10	20 1	17 5	0 52
28	4 12	20 0	17 50	1 42
29	4 13	19 58	18 30	2 38
30	4 15	19 57	19 1	3 37
31	4 16	19 55	19 28	4 38

Mond-Wechsel.

1. Juli, 17 Uhr 16 Min. Vollmond

9. Juli, 20 Uhr 49 Min. Letztes Viertel

16. Juli, 22 Uhr 3 Min. Neumond

23. Juli, 12 Uhr 34 Min. Erstes Viertel

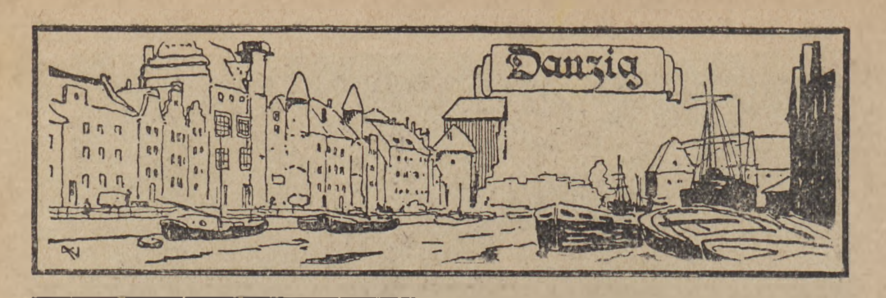
31. Juli, 7 Uhr 37 Min. Vollmond

Seefahrt ist not!

Gorch Fock.

Parademarsch der Marine-Unteroffizierlehrabteilung.

Bild: Günther Bauch.



August / Ernting

Gedenktage

Datum	Wochentag	Gedenktage
1	Di.	1914 Beginn des Weltkriegs [Petri Kettenf.]
2	Mi.	1934 Paul von Hindenburg †
3	Do.	1921 Gründung der SA.
4	Fr.	1929 4. Reichsparteitag in Nürnberg
5	Sa.	1914 Erneuerung des Eisernen Kreuzes
6	So.	**9. n. Trinit. 10. n. Pfingsten** [Verklärung Christi]
		1195 Heinrich der Löwe †
7	Mo.	1914 Einnahme von Lüttich
8	Di.	1929 Erster Zeppelinweltflug
9	Mi.	1890 Helgoland wird deutsch
10	Do.	955 Sieg über die Ungarn auf dem Lechfeld [Laurentius]
11	Fr.	1778 Friedrich Ludwig Jahn *
12	Sa.	1894 Albert Leo Schlageter *
13	So.	**10. nach Trinitatis 11. nach Pfingsten**
		1802 Dichter Nikolaus Lenau *
14	Mo.	1921 Georg von Schönerer, völk. Vorkämpfer in Oesterreich †
15	Di.	1740 Matthias Claudius * [Mariä Himmelfahrt]
16	Mi.	1717 Türkensieg Prinz Eugens bei Belgrad
17	Do.	1786 Friedrich der Große †
18	Fr.	1866 Gründung des Norddeutschen Bundes
19	Sa.	
20	So.	**11. nach Trinitatis 12. nach Pfingsten**
		1528 G. v. Frundsberg †
21	Mo.	1927 3. Reichspart. d. NSDAP. i. Nürnberg
22	Di.	1880 Gorch Fock *
23	Mi.	1831 Gneisenau †
24	Do.	1936 Einführ. d. 2jähr. Dienstpfl. [Bartholomäus]
25	Fr.	1744 Joh. Gottfried Herder * 1900 Nietzsche †
26	Sa.	1806 Buchh. Palm v. den Franzosen erschossen
27	So.	**12. nach Trinitatis 13. nach Pfingsten**
		1914 Beginn der Schlacht bei Tannenberg
28	Mo.	1749 Goethe *
29	Di.	1866 Hermann Löns * 1523 Hutten †
30	Mi.	526 Theoderich der Große †
31	Do.	1821 Helmholtz *

Datum	Sonnen- Aufg.	Sonnen- Untg.	Mond- Aufg.	Mond- Untg.
1	4 18	19 54	19 52	5 42
2	4 19	19 52	20 14	6 46
3	4 21	19 51	20 35	7 50
4	4 22	19 49	20 56	8 54
5	4 24	19 47	21 17	9 58
6	4 25	19 45	21 42	11 4
7	4 27	19 44	22 10	12 10
8	4 28	19 42	22 42	13 18
9	4 30	19 40	23 23	14 24
10	4 32	19 38	—	15 27
11	4 33	19 36	0 13	16 26
12	4 35	19 34	1 14	17 16
13	4 36	19 32	2 25	17 59
14	4 38	19 30	3 46	18 36
15	4 40	19 28	5 8	19 8
16	4 42	19 26	6 33	19 36
17	4 43	19 24	7 56	20 4
18	4 45	19 22	9 18	20 31
19	4 47	19 20	10 36	21 1
20	4 49	19 18	11 51	21 33
21	4 51	19 16	13 1	22 9
22	4 52	19 13	14 5	22 51
23	4 54	19 11	15 0	23 40
24	4 56	19 9	15 48	—
25	4 58	19 7	16 29	0 34
26	4 59	19 4	17 4	1 31
27	5 1	19 2	17 32	2 31
28	5 2	18 59	17 58	3 35
29	5 4	18 57	18 20	4 37
30	5 6	18 55	18 41	5 41
31	5 7	18 53	19 3	6 46

Mond-Wechsel.

8. August, 10 Uhr 18 Min.
☾ Letztes Viertel

15. August, 4 Uhr 53 Min.
● Neumond

21. August, 22 Uhr 21 Min.
☽ Erstes Viertel

29. August, 23 Uhr 9 Min.
○ Vollmond

Nun kommt der Sturm geflogen,
Der heulende Nordost,
Daß hoch in Riesenwogen
Die See ans Ufer tost.

Emanuel Geibel.



Bild: Hapag-Seebäderdienst.

Helgoland.
Blick auf Segelschiffshafen und Landungsbrücke. Auf der Reede M. S. „Königin Luise“ und Turbinendampfer „Cobra“.



September / Scheiding

Gedenktage

Datum	Wochentag	Gedenktage
1	Fr.	1870 Sieg bei Sedan [Ägidius]
2	Sa.	1933 Parteitag des Sieges
3	So.	**13. nach Trinitatis — 14. nach Pfingsten**
		1814 Allgemeine Wehrpflicht
4	Mo.	1824 Anton Bruckner geb.
5	Di.	1774 Maler C. D. Friedrich *
6	Mi.	1914 Beginn der Marneschlacht
7	Do.	1914 Fall der Festung Maubeuge
8	Fr.	1831 Raabe * 1933 Th. Fritsch † [Mariä Geburt]
9	Sa.	1855 H. St. Chamberlain *
10	So.	**14. nach Trinitatis — 15. nach Pfingsten**
		1919 Diktat von St. Germain
11	Mo.	1816 Karl Zeiß *
12	Di.	1819 Blücher † [Name Mariä]
13	Mi.	1936 8. Reichsparteitag der NSDAP. „Parteitag der Ehre“
14	Do.	1769 Alexand. v. Humboldt * [Kreuzeserhöhung]
15	Fr.	1935 Hakenkreuzfahne Reichsflagge — Nürnberger Gesetze [Sieb. Schmerz. Mariä]
16	Sa.	**1809 Erschießung der Schill'schen Offiziere**
17	So.	**15. nach Trinitatis — 16. nach Pfingsten**
		1631 Sieg Gustav Adolfs bei Breitenfeld
18	Mo.	1783 Mathematiker Leonhard Euler †
19	Di.	1925 Afrikaforscher Georg Schweinfurth †
20	Mi.	1863 Jak. Grimm † 1898 Fontane † [Quat.]
21	Do.	1860 Philosoph Schopenhauer † [Matthäus]
22	Fr.	1826 Johann Peter Hebel † [Herbstanfang]
23	Sa.	1885 Karl Spitzweg †
24	So.	**16. nach Trinitatis — 17. nach Pfingsten**
		1583 Wallenstein *
25	Mo.	**1555 Augsburger Religionsfriede**
26	Di.	1759 York *
27	Mi.	1870 Einnahme Straßburgs
28	Do.	1858 Vorgeschichtsforscher Gust. Kossinna *
29	Fr.	1933 Reichserbhofgesetz [Michaelis]
30	Sa.	**1681 Raub Straßburgs durch Ludwig XIV.**

Datum	Sonnen- Aufg.	Sonnen- Untg.	Mond- Aufg.	Mond- Untg.
1	5 9	18 50	19 25	7 50
2	5 10	18 48	19 47	8 55
3	5 12	18 46	20 14	10 1
4	5 14	18 44	20 44	11 6
5	5 15	18 41	21 20	12 12
6	5 17	18 39	22 6	13 15
7	5 18	18 36	23 0	14 14
8	5 20	18 34	—	15 6
9	5 22	18 32	0 5	15 51
10	5 24	18 29	1 18	16 28
11	5 25	18 27	2 33	17 4
12	5 27	18 24	4 0	17 33
13	5 29	18 22	5 25	18 2
14	5 31	18 20	6 47	18 29
15	5 32	18 17	8 10	18 59
16	5 34	18 15	9 28	19 31
17	5 35	18 12	10 43	20 6
18	5 37	18 10	11 51	20 48
19	5 39	18 8	12 52	21 35
20	5 41	18 6	13 44	22 28
21	5 42	18 3	14 27	23 25
22	5 44	18 1	15 5	—
23	5 46	17 59	15 34	0 24
24	5 48	17 57	16 1	1 26
25	5 49	17 54	16 25	2 29
26	5 51	17 52	16 46	3 32
27	5 52	17 49	17 8	4 37
28	5 54	17 47	17 30	5 41
29	5 56	17 45	17 53	6 46
30	5 57	17 42	18 19	7 52

Mond-Wechsel.

6. Septb., 21 Uhr 24 Min. ☾ Letztes Viertel

13. Septb., 12 Uhr 22 Min. ● Neumond

20. Septb., 11 Uhr 34 Min. ☽ Erstes Viertel

28. Septb., 15 Uhr 27 Min. ○ Vollmond

Wie die Brandung grollt!
Wie die Woge rollt,
Wild jetzt über die Ufer
schwillt,
Matt jetzt wieder zurücke
quillt.

Friedrich Halm.



Bild: Hamburg-Süd.

M. S. „Monte Rosa“ der Hamburg-Süd vor Santa Cruz de Tenerife.



Datum	Wochentag	Oktober / Gilbhard Gedenktage	Mondlauf
1	So.	**Erntedanktag 17. n. Trinit. 18. n. Pfingsten**	
		1863 Admiral Scheer *	
2	Mo.	1847 Paul von Hindenburg *	
3	Di.	1813 Sieg Yorcks bei Wartenburg	
4	Mi.	1515 Lucas Cranach d. J. *	
5	Do.	1609 Dichter Paul Flemming *	
6	Fr.	1905 Geogr. von Richthofen † 1891 Schemm *	
7	Sa.	1917 Deutsch. Sieg v. Kronstadt [Rosenkranzfest]	
8	So.	**18. n. Trinit. 19. n. Pfingsten Eintopfsonntag**	
		1585 Heinrich Schütz *	
9	Mo.	1907 Horst Wessel in Bielefeld *	
10	Di.	1920 Abstimmungssieg in Kärnten	
11	Mi.	1825 Conrad Ferdinand Meyer *	
12	Do.	1924 1. Zeppelinfahrt nach Amerika	
13	Fr.	1882 Graf Gobineau †	
14	Sa.	1922 Adolf Hitlers Zug nach Coburg	
		1933 Deutschland verläßt d. Völkerbund	
15	So.	**19. nach Trinitatis 20. nach Pfingsten**	
		1844 Nietzsche * 1852 Jahn †	
16	Mo.	16.—18. 1813 Völkerschlacht b. Leipzig [Gallus]	
17	Di.	1815 Emmanuel Geibel *	
18	Mi.	1777 Heinrich von Kleist *	
19	Do.	1863 Dichter Gustav Frenssen *	
20	Fr.	1921 Zerstückelung Oberschlesiens	
21	Sa.	1923 Beginn d. Separatistenputsche i. Rheinld.	
22	So.	**20. nach Trinitatis 21. nach Pfingsten**	
		1811 Franz Liszt *	
23	Mo.	1805 Adalbert Stifter *	
24	Di.	1648 Westfälischer Friede	
25	Mi.	1861 Savigny †	
26	Do.	1757 Frhr. v. Stein * 1800 Moltke *	
27	Fr.	1760 Gneisenau *	
28	Sa.	1916 Kampfflieger Bölcke gef. [Simon und Juda]	
29	So.	**21. nach Trinitatis Christus König**	
		1897 Dr. Goebbels *	
30	Mo.	1864 Schleswig-Holstein wieder deutsch	
31	Di.	1517 Luther verkündet die 95 Thesen	

Datum	Sonnen- Aufg.	Sonnen- Untg.	Mond- Aufg.	Mond- Untg.
1	5 59	17 40	18 48	8 58
2	6 0	17 37	19 22	10 4
3	6 2	17 35	20 4	11 7
4	6 4	17 33	20 55	12 7
5	6 6	17 30	21 54	13 0
6	6 7	17 28	23 1	13 46
7	6 9	17 25	—	14 26
8	6 11	17 23	0 16	15 0
9	6 13	17 21	1 34	15 31
10	6 15	17 19	2 53	15 59
11	6 16	17 16	4 17	16 27
12	6 18	17 14	5 39	16 55
13	6 20	17 12	7 0	17 26
14	6 22	17 10	8 17	18 0
15	6 24	17 8	9 31	18 40
16	6 25	17 5	10 36	19 26
17	6 27	17 3	11 34	20 18
18	6 29	17 1	12 22	21 15
19	6 31	16 59	13 2	22 14
20	6 33	16 57	13 36	23 15
21	6 34	16 54	14 4	—
22	6 36	16 52	14 28	0 19
23	6 38	16 50	14 51	1 21
24	6 40	16 48	15 12	2 25
25	6 42	16 46	15 34	3 29
26	6 43	16 44	15 56	4 34
27	6 45	16 42	16 21	5 41
28	6 47	16 40	16 50	6 48
29	6 49	16 38	17 23	7 55
30	6 51	16 36	18 3	9 0
31	6 52	16 34	18 51	10 2

Mond-Wechsel.

6. Oktober, 6 Uhr 27 Min.
Letztes Viertel
12. Oktober, 21 Uhr 30 Min.
Neumond
20. Oktober, 4 Uhr 24 Min.
Erstes Viertel
28. Oktober, 7 Uhr 42 Min.
Vollmond

Doch des Lebens erbärmlicher Sorgendrang,
O wie sinkt er zurück, wie vergeß ich ihn,
Wenn die Wogenmusik und der Sturmgesang
Durch das hochaufschauernde Herz mir ziehn.



Festliches Scheinwerferspiel im Kieler Hafen. Bild: Renard.



November / Nebelung

Gedenktage

Datum	Wochentag	Gedenktage
1	Mi.	1914 Sieg bei Coronel unter Graf Spee [Allerheiligen]
2	Do.	1827 Paul de Lagarde * [Allerseelen]
3	Fr.	1918 Beginn der Revolte in Kiel
4	Sa.	1921 Feuertaufe der SA. in München
5	So.	**Reformationsfest** **23. nach Pfingsten**
		1757 Sieg bei Roßbach [Reliquienfest]
6	Mo.	1672 Komponist Heinrich Schütz †
7	Di.	1810 Fritz Reuter *
8	Mi.	1307 Schwur auf dem Rütli
9	Do.	1923 Marsch zur Feldherrnhalle
10	Fr.	1483 Martin Luther * 1759 Schiller *
11	Sa.	1852 Conrad von Hötzendorf * [Martinstag]
12	So.	**23. n. Trinit. 24. n. Pfingsten Eintopfsonntag**
		1755 Scharnhorst *
13	Mo.	1862 Uhland †
14	Di.	1918 Beendigung des Kampfes in Ostafrika (Lettow-Vorbeck)
15	Mi.	1630 Kepler †
16	Do.	1831 Clausewitz † 1897 Riehl †
17	Fr.	1624 Mystiker Jakob Böhme †
18	Sa.	1922 NSDAP. wird in Preußen verboten
19	So.	**24. nach Trinitatis** **25. nach Pfingsten**
		1828 Franz Schubert †
20	Mo.	1917 Tankschlacht bei Cambrai
21	Di.	1768 Friedrich Schleiermacher * [Mariä Opfer.]
22	Mi.	**Buß- u. Bettag** 1767 Andreas Hofer *
23	Do.	1914 Durchbruch bei Brzeziny
24	Fr.	Um 1440 Bildhauer Veit Stoß *
25	Sa.	1844 Karl Benz *
26	So.	**Totenfest** **26. nach Pfingsten**
		1857 Josef von Eichendorff †
27	Mo.	1933 Gründung der NS.-Gemeinschaft „Kraft durch Freude"
28	Di.	1794 Steuben † 1898 **Conr. Ferd. Meyer** †
29	Mi.	1780 Maria Theresia †
30	Do.	1846 Nationalökonom Fr. List † [Andreas]

Datum	Sonnen- Aufg.	Sonnen- Untg.	Mond- Aufg.	Mond- Untg.
1	6 54	16 32	19 48	10 57
2	6 56	16 30	20 53	11 45
3	6 58	16 28	22 4	12 26
4	7 0	16 26	23 19	13 2
5	7 1	16 25	—	13 33
6	7 3	16 23	0 37	14 0
7	7 5	16 21	1 55	14 27
8	7 7	16 19	3 14	14 54
9	7 9	16 18	4 34	15 23
10	7 11	16 16	5 52	15 55
11	7 13	16 15	7 7	16 31
12	7 15	16 13	8 17	17 15
13	7 17	16 12	9 20	18 4
14	7 19	16 10	10 13	19 0
15	7 20	16 9	10 58	19 59
16	7 22	16 7	11 35	21 1
17	7 24	16 6	12 5	22 5
18	7 26	16 5	12 31	23 8
19	7 27	16 3	12 55	—
20	7 29	16 2	13 16	0 11
21	7 30	16 0	13 37	1 15
22	7 32	15 59	14 0	2 19
23	7 34	15 58	14 23	3 26
24	7 35	15 57	14 50	4 32
25	7 37	15 56	15 21	5 39
26	7 38	15 55	15 58	6 47
27	7 40	15 54	16 44	7 51
28	7 42	15 53	17 40	8 51
29	7 43	15 52	18 43	9 43
30	7 45	15 52	19 53	10 28

Mond-Wechsel.

4. Novb., 14 Uhr 12 Min. Letztes Viertel

11. Novb., 8 Uhr 54 Min. Neumond

19. Novbr., 0 Uhr 21 Min. Erstes Viertel

26. Novbr., 22 Uhr 54 Min. Vollmond

Gruß dir, frührotschimmerndes Meer! Gewaltig haucht dein herber Odem mich an, und wieder tragen aufwärts mich die des Flugs entwöhnten Schwingen der Seele.

Heinrich Leuthold.



Dezember / Julmond

Datum	Wochentag	Gedenktage
1	Fr.	1937 HJ. wurde Staatsjugend
2	Sa.	1933 Heß Stellvertreter des Führers
3	So.	**1. Advent** **1. Adventssonntag**
		1857 Bildhauer Christian Rauch †
4	Mo.	1409 Gründung der Universität Leipzig
5	Di.	1757 Schlacht bei Leuthen 1791 Mozart †
6	Mi.	1849 Generalfeldm. v. Mackensen * [Nikolaus]
7	Do.	1835 Eröffnung der ersten deutschen Eisenbahn Nürnberg—Fürth
8	Fr.	1914 Seeschl. b. d. Falklandinseln [Mariä Empf.]
9	Sa.	1717 J. J. Winkelmann *
10	So.	**2. Advent** **2. Adventssonntag** **Eintopfsonntag**
		1493 Paracelsus *
		1520 Luther verbrennt die Bannbulle
11	Mo.	1783 Max von Schenkendorf *
12	Di.	1916 Friedensangebot der Mittelmächte
13	Mi.	1250 Kaiser Friedrich II. †
14	Do.	1720 Justus Möser *
15	Fr.	1745 Schlacht von Kesselsdorf
16	Sa.	1770 Ludwig van Beethoven*
17	So.	**3. Advent** **3. Adventssonntag**
		1920 „Völk. Beobacht." amtl. Zeitg. d. NSDAP.
18	Mo.	1803 Joh. Gottfr. Herder † [Mariä Erwartung]
19	Di.	1508 Bildhauer Adam Kraft †
20	Mi.	1924 D. Führer a. d. Festungsh. entl. [Quatember]
21	Do.	1795 Geschichtsschr. L. v. Ranke *
22	Fr.	[Wintersanfang]
23	Sa.	1597 Dichter Martin Opitz *
24	So.	**4. Advent** **4. Adventssonntag**
25	Mo.	**1. Weihnachtstag** 1837 Cosima Wagner *
26	Di.	**2. Weihnachtstg.** 1923 Dietr. Eckart † [Stephanus]
27	Mi.	
28	Do.	1931 Vorgeschichtsf. G. Kossinna † [Unsch. Kinder]
29	Fr.	1836 Afrikaforscher Georg Schweinfurt *
30	Sa.	1812 Konvention von Tauroggen
31	So.	**S. n. Weihn. Silvester** 1747 Gottfried Bürger*

Datum	Sonnen-Aufg.	Sonnen-Untg.	Mond-Aufg.	Mond-Untg.
1	7 46	15 51	21 9	11 5
2	7 48	15 50	22 25	11 37
3	7 49	15 49	23 43	12 5
4	7 50	15 49	—	12 32
5	7 52	15 48	1 0	12 58
6	7 54	15 48	2 17	13 25
7	7 55	15 47	3 34	13 55
8	7 56	15 47	4 48	14 27
9	7 57	15 47	5 59	15 7
10	7 59	15 46	7 4	15 53
11	8 0	15 46	8 2	16 46
12	8 1	15 46	8 51	17 43
13	8 2	15 46	9 32	18 45
14	8 3	15 46	10 6	19 48
15	8 4	15 46	10 34	20 53
16	8 5	15 46	10 59	21 56
17	8 6	15 46	11 20	23 0
18	8 7	15 46	11 42	—
19	8 7	15 47	12 4	0 4
20	8 8	15 47	12 26	1 7
21	8 8	15 48	12 50	2 13
22	8 9	15 48	13 19	3 20
23	8 9	15 49	13 52	4 27
24	8 10	15 49	14 34	5 33
25	8 10	15 50	15 26	6 36
26	8 11	15 50	16 26	7 34
27	8 11	15 51	17 36	8 23
28	8 11	15 [illegible]2	18 52	9 4
29	8 11	15 [illegible]3	20 11	9 40
30	8 11	15 53	21 31	10 11
31	8 11	15 54	22 49	10 38

Mond-Wechsel.

3. Dezbr., 21 Uhr 40 Min. Letztes Viertel
10. Dezbr., 22 Uhr 45 Min. Neumond
18. Dezbr., 22 Uhr 4 Min. Erstes Viertel
26. Dezbr., 12 Uhr 28 Min. Vollmond

Dorthin — will ich;
und ich traue
Mir fortan und meinem Griff.
Offen liegt das Meer, ins Blaue
Treibt mein Genueser Schiff.

Seegeltung.

Von Hanns Mitzka.

Schulungsleiter des Reichsbundes deutscher Seegeltung.

Wer an der See keinen Anteil hat, der ist ausgeschlossen von den guten Dingen und Ehren der Welt, der ist unseres lieben Herrgotts Stiefkind."

Friedrich List.

Deutschland stößt mit rund 1500 km seiner Landesgrenzen an das Meer. Aus seiner Küstenlandschaft heraus ist der deutsche Mensch gewachsen, hat er sich immer wieder mit dem Meer auseinandergesetzt, hat er die Weite der völkerverbindenden See gesucht und zu Zeiten seiner Einigkeit und Stärke auch die Erfüllung dieser Sehnsucht gefunden. Die Runenschriften und Felsbilder geben Kunde davon, daß unsere germanischen Vorfahren schon vor 2000 Jahren das Meer befahren haben, mit kühnem Wagemut und seeerfahrener Zähigkeit nicht nur die Küsten der Nordmeere beherrscht haben, sondern in ihren schmalen Kielbooten auch über den sturmreichen Atlantik gefahren sind, Island und Grönland besiedelt, ja Nordamerika entdeckt haben.

Später waren es deutsche Kaufleute, die als Gründer und Führer des Hansebundes von Brügge bis Nowgorod, von Köln bis Wisby die See beherrschten und mit deutschem Wohlstand deutsche Kultur nach England und Dänemark, nach Schweden und Rußland trugen.

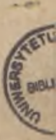
Wenn der wahrhaft Große Kurfürst Brandenburg-Preußen schließlich auf das Meer hinausführte, wenn Bismarck nach seinem großen Einigungswerk in letzter Stunde den Blick des Deutschen wieder hinaus auf die Weltmeere lenkte, so knüpften beide an eine große germanische Tradition an, an gewaltige wirtschaftliche und kulturelle Leistungen, die nur durch Zeiten inneren Verfalls, durch Uneinigkeit oder religiösen Streit unterbrochen waren.

Die Geschichte lehrt, wie Städte, Staaten und Völker durch den Handel über See groß und mächtig wurden, wie sie vergingen, wenn sie ihre Seegeltung verloren. Zu allen Zeiten ist die Beherrschung des Meeres ein Gradmesser für die Stärke der Volkskraft gewesen! Ein herbes Gebot der Selbsterhaltung hat das deutsche Volk — als Volk ohne Raum — in immer stärkerem Maße zu dem Anspruch gezwungen, „an den guten Dingen der Welt Anteil zu haben". Dies aber ist nur möglich, wenn es die See befährt und wenn auch der Wille und die Kraft vorhanden sind, diesen Anspruch zu behaupten. Was bis zum Weltkrieg durch deutschen Geist und deutschen Schaffensdrang erreicht worden ist, gehört zu den großen Leistungen menschlicher Geschichte. Wenn es noch eines weiteren Beweises für Gültigkeit des deutschen Anspruchs auf Weltmachtstellung und damit Seegeltung bedarf, so sei an Deutschlands zähe Verteidigung gegen eine Welt von Gegnern in fünf Jahren erinnert, sei auf den Wiederaufstieg ohnegleichen hingewiesen, den das deutsche Volk unter der zielsicheren Leitung seines ihm vom Schicksal geschenkten Führers genommen hat.

Vizeadmiral Adolf v. Trotha, Bild: Hoffmann.

Preußischer Staatsrat und Leiter des Reichsbundes deutscher Seegeltung.

Zu seinem 70. Geburtstage am 1. März 1938 zeichnete ihn der Führer durch Verleihung des Goldenen Partei-Ehrenzeichens aus. Im Kriege war Admiral v. Trotha seit 1916 als Chef d. Stabes d. Hochseestreitkräfte Admiral Scheers rechte Hand.



Mit beispielloser Kraft und Kühnheit hat Adolf Hitler das geknebelte und zu Tode erschöpfte deutsche Volk zur Einheit geformt und mit dem seinen Fähigkeiten zukommenden Anspruch auf überseeische Betätigung erneut zwischen die Völker der Welt gestellt. Nun gilt es für jeden Deutschen ohne Ausnahme, mit aller Kraft und allem Können mitzuhelfen, diese Stellung würdig auszufüllen und zu behaupten. Es kann nicht bezweifelt werden, daß der Seegeltungsgedanke, so stark er auch im Unterbewußtsein des deutschen Volkes wurzelt, in seinen tiefen Zusammenhängen noch viel zu wenig bekannt ist. Unendlich viele Deutsche halten unsere Seegeltung für eine Angelegenheit der Küstenbevölkerung und übersehen, daß Deutschlands wirtschaftliche und auch politische Stellung unter den Weltvölkern abhängig ist vom Geist und vom Pflichtgefühl jedes Einzelnen. Deshalb muß jeder Deutsche — und der tief im Binnenland lebende erst recht — die Zusammenhänge kennen- und verstehen lernen, damit er die große, verpflichtende Verantwortung, die ihm zufällt, erfüllen kann.

Aus dieser Erkenntnis heraus entstand in einem kleinen Kreise verantwortungsbewußter Männer im Jahre 1934 die Einsicht für die Notwendigkeit der Gründung eines Reichsbundes deutscher Seegeltung, der alle an der Seefahrt interessierten geistigen, wirtschaftlichen und organisatorischen Kräfte hinsichtlich der Erziehungsaufgabe: „Weckung und Vertiefung des Seegedankens im deutschen Volk" zusammenfassen sollte. Im April 1934 ist dieser Plan verwirklicht worden, als der Führer und Kanzler den Pr. Staatsrat, Vizeadmiral Adolf von Trotha, mit dem Aufbau und der Leitung dieses Reichsbundes beauftragte. Seit dieser Zeit ist der Reichsbund deutscher Seegeltung bemüht, im Einvernehmen mit den Dienststellen des Reiches seine Erziehungsarbeit in erster Linie über die Schulen, über alle Gliederungen der nationalsozialistischen Bewegung uud darüber hinavs durch Presse, Film und Rundfunk, Ausstellungen und Veranstaltungen in die weitesten Kreise des Volkes zu tragen. Die Arbeit soll sich dabei vor allem an die Kreise wenden, die sich bisher wenig oder gar nicht mit dem Gedanken deutscher Seegeltung beschäftigt haben. Auch sieht der Reichsbund in der Erweckung blinder Begeisterung kein erstrebenswertes Ziel, vielmehr ist er sich bewußt, daß nur in stetiger Aufbauarbeit vieler Jahre eine ernste Erziehungsaufgabe zu leisten ist, wenn das Ziel erreicht werden soll, Verständnis für die großen Zusammenhänge deutscher Seegeltung und ihre lebensnotwendige Bedeutung für die Nation zu wecken und zu entwickeln.

In der Erkenntnis, daß die Erfüllung seines verantwortungsvollen Auftrages nur gelingen kann, wenn das ganze Volkstum erfaßt und durchdrungen wird, begrüßt der Reichsbund deutscher Seegeltung dankbar jede Mithilfe und Förderung. Aus der bisherigen allgemeinen Bereitschaft zur Unterstützung seiner Bestrebungen aber schöpft er Hoffnung und Glauben, daß es gelingt, diese große und schöne Erziehungsaufgabe zu erfüllen. Dann wird der Zeitpunkt kommen, wo der resignierte Vorwurf eines Großadmirals von Tirpitz **„Das deutsche** Volk hat die See nicht **verstanden" keine Gültigkeit mehr besitzt.**

Die deutsche Kriegsmarine im Jahre 1937/38.

Von Regierungsrat im Oberkommando
der Kriegsmarine Fritz Brennecke.
(Abgeschlossen Anfang Mai 1938.)

Auch im vergangenen Jahre hat der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine den ihm vom Führer und Reichskanzler gewordenen Auftrag zum Aufbau einer angemessenen Kriegsmarine weiter durchgeführt. Die Schwierigkeiten, die sich diesem Werk entgegenstellen, dürfen nicht unterschätzt werden. Der materielle Aufbau vollzieht sich zu einer Zeit, in der Rohstoffe und Devisen knapp sind und auch von den beiden anderen Wehrmachtteilen in großen Mengen gebraucht werden. Der personelle Aufbau leidet darunter, daß die Besatzungen neuer Schiffe wegen ihrer langen Ausbildungszeit schon um mehr als Jahresfrist vor ihrer Indienststellung bereitgestellt werden müssen. Änderungen in der Fertigstellung von Schiffen, die sich gar nicht vermeiden lassen, bringen also fortgesetzte Unruhe in die gesamte Personalwirtschaft.

Eine Reihe von neuen Schiffen wurde in Dienst gestellt, neue Verbände wurden gebildet. Der Führer der Torpedoboote erhielt am 14. 1. 37. in dem Zerstörer „Leberecht Maaß" ein neues Führerfahrzeug. Am 27. Februar wurde mit der Indienststellung des Zerstörers „Georg Thiele" die 1. Zerstörerdivision in Swinemünde gebildet, zu der noch die Zerstörer „Max Schultz" und „Richard Beitzen" hinzutraten. Ihr folgte am 29. Juni 1937 mit der Indienststellung des Zerstörers „Paul Jacobi" in Wilhelmshaven die 2. Zerstörerdivision, zu der noch die Zerstörer „Theodor Riedel" und „Hermann Schoemann" gehören, und am 9. April 1938 die 3. Zerstörerdivision mit den Zerstörern „Friedrich Ihn", „Erich Steinbrinck" und „Friedrich Eckoldt".

Durch Teilung der Unterseebootsflottille „Weddigen" wurde am 4. Oktober 1937 die Unterseebootsflottille „Lohs" in Kiel gebildet, sodaß dem F. d. U. also jetzt 3 Unterseebootsflottillen unterstehen, zu denen im Laufe des Jahres 1938 noch 3 weitere hinzukommen.

Auch die letzten Geleitboote wurden bei den Geleitflottillen in Dienst gestellt. Mit den Schweren Kreuzern „Admiral Hipper", der am 6. Februar 1937 in Hamburg, und „Blücher", der am 8. Juni 1937 in Kiel vom Stapel lief, werden zwei kampfkräftige Schiffe zur Flotte hinzutreten, die den für die deutsche Kriegsmarine neuen Typ des sogenannten „Washington"-Kreuzers mit 20,3 cm-Geschützen verkörpern. Am 30. Oktober wurde in Hamburg das dritte Segelschulschiff zu Wasser gelassen und auf den Namen „Albert Leo Schlageter" getauft. Das Schiff ist bereits am 12. 2. 1938 in Dienst gestellt worden.

Im Bau befinden sich weiter 2 Schlachtschiffe zu je 35000 t mit 8/38 cm-Geschützen, 2 Flugzeugträger zu je 19250 t, 1 weiterer Schwerer Kreuzer zu 10000 t mit 20,3 cm-Geschützen, 2 Leichte Kreuzer

zu je 10000 t und 2 zu je 7000 t mit 15 cm-Geschützen sowie eine Reihe von Zerstörern, Torpedobooten, Unterseebooten, Minensuchbooten, Schnellbooten, Räumbooten und anderen Sonderfahrzeugen.

Die Ausbildung der Flottenstreitkräfte wurde erheblich erschwert durch den immer noch andauernden Einsatz großer Teile der Flotte

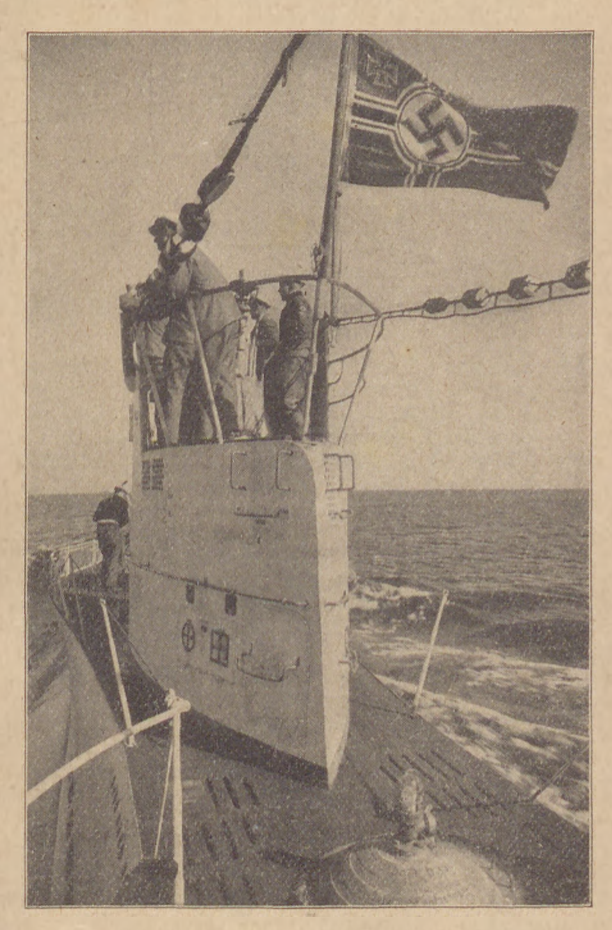


Der Führer bei der Kriegsmarine an Bord des Panzerschiffs „Deutschland". Bild: Urbahns

in Spanien; 16000 Menschen, darunter etwa 1/8 Reichsdeutsche, verdanken unseren Schiffen ihr Leben. Nach dem heimtückischen Überfall auf die „Deutschland" und den erfolglosen Torpedoangriffen auf die „Leipzig" zog sich zwar Deutschland aus der Überwachung der spanischen

Küste zurück; auf den Schutz deutscher Interessen in den spanischen Gewässern durch die Anwesenheit deutscher Schiffe konnte aber nach Lage der Dinge nicht verzichtet werden. Ein Ende dieser in den Aufbaujahren besonders schweren Belastung ist leider vorläufig nicht abzusehen.

Abgesehen hiervon wurde die Ausbildungstätigkeit der Seestreitkräfte in gewohnter Weise fortgeführt. Sperrübungen der verstärkten Minensuchverbände folgten im Sommer Übungen unter Leitung der Befehlshaber und des Flottenchefs; ferner Verbandsartillerieschießen und Flottentorpedoschießen. Die große Prüfung für alle Seestreitkräfte waren die Herbstübungen und das im Zusammenwirken aller 3 Wehrmachtteile durchgeführte große Wehrmachtmanöver. Übungsgebiet war für die Flotte die gesamte Ostsee sowie die pommersche und mecklenburgische Küste. Wertvolle Erkenntnisse wurden gewonnen. — Zahlreiche ausländische Häfen wurden besucht:



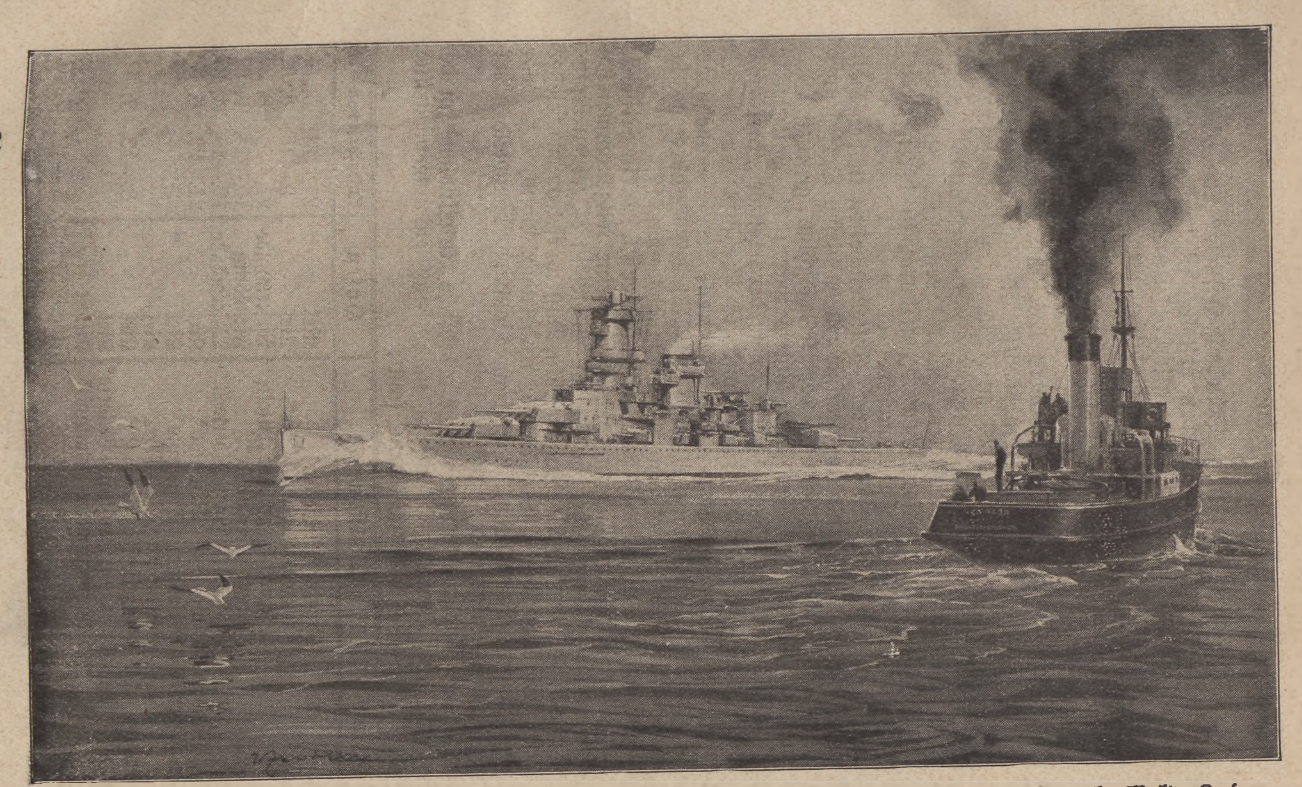
Stolz weht die Kriegsflagge vom Kommandoturm von „U 35". Bild: Urbahns.

Panzerschiff „Admiral Graf Spee" 15.—21. 5. 1937 in Spithead zur Teilnahme an der britischen Krönungsflottenparade, 18.—20. 9. 1937 in Visby und 1.—2. 12. 1937 in Kristiansand.

Kreuzer „Königsberg“ 13.—18. Juni in Merok.
Kreuzer „Leipzig“ vom 19.—22. November in Reval.
Kreuzer Karlsruhe“ vom 26.—27. November in Skagen.
Linienschiff „Schleswig-Holstein“ vom 16.—20. Juli in Ulvik.
Aviso „Grille“ vom 19.—21. Mai in Southampton, vom 2.—4. Juli in Reykjavik, vom 7.—9. Juli im Sogneford, vom 9.—11. Oktober in Funchal und vom 13.—15. Oktober in Ponta Delgada.
Artillerieschulschiff „Bremse“ vom 26.—31. Mai in Malmö.
Artillerieschulschiff „Brummer“ vom 29. Mai bis 2. Juni in Odda und vom 3.—6. Juni in Gothenburg.
Segelschulschiff „Gorch Fock“ vom 5.—9. Mai in Kragerö, vom 7.—10. August in Trangisvaag und vom 30. August bis 4. September in Helder.
Segelschulschiff „Horst Wessel“ vom 28. Dezember 1936 bis 2. Januar 1937 in Las Palmas, vom 15.—18. Mai in Molde, vom 7.—10. August in Trangisvaag, vom 14.—19. August in Reykjavik und vom 24.—30. August im Fugle-Fiord.
1. Schnellbootsflottille und „Tsingtau“ vom 12.—14. Juli in Ymuiden.
Schnellbootsbegleitschiff „Tsingtau“ vom 18.—21. Juli in Gudvangen und im Hardangerfjord.
Der Führer der Minensuchboote auf T 196 und die 1. Geleitflottille vom 19.—22. Juli 1937 in Oernsköldvik und vom 23.—27. Juli in Södertälje.
Die 1. Minensuchflottille vom 23.—27. Juli in Danzig und vom 29. Juli bis 2. August in Norrköping.
Die 2. Minensuchflottille vom 22.—25. Juli in Odense.
Die 2. Geleitflottille vom 23.—27. Juli in Aalesund und vom 27.—29. Juli in Oie.
Die Unterseebootsflottille „Weddigen“ vom 6.—12. August in Helsinki.
Die Torpedoschulflottille vom 21.—26. Juli in Horsens.
Der Schulverband der Sperrschule vom 26.—29. Juli in Helsingborg.
Die Versuchsboote „Pelikan“ und M 129 vom 1.—2. September in Skagen.
Die Unterseeboote U 28 und U 35 vom 22.—27. Januar 37 in Ponta Delgada.
Die Stationsjacht „Nixe“ vom 26.—28. Juli in Kopenhagen.
Die Fischereischutzboote „Elbe“ und „Weser“ liefen auf ihren Loggerfahrten mehrere englische und holländische Häfen an; außerdem stattete „Elbe“ dem französischen Hafen Dieppe vom 6.—10. Mai einen Besuch ab.

Nach halbjähriger Abwesenheit kehrten am 21., 22. und 23. April die Linienschiffe „Schleswig-Holstein“ und „Schlesien“ sowie der Kreuzer „Emden“ von ihren Überseereisen nach dem Ausgangshafen Wilhelmshaven zurück. Ihr Reiseweg führte über folgende Länder:

Kreuzer „Emden“: Italien, Griechenland, Niederländisch-Indien, Britisch-Indien, Eritrea, Griechenland, Tripolitanien, Jugoslavien, Spanien, Holland.
Linienschiff „Schleswig-Holstein“: Kanaren, Kap Verden, West-Afrika-Goldküste, Westafrika, Südafrikanische Union, Ostafrika, Seychellen, Arabien, Italien, England.
Linienschiff „Schlesien“: Kanaren, Kap Verden, Brasilien, Argentinien, Chile, Panama, Dominika und Azoren.



Schlachtschiff „Scharnhorst“ (26 000 t) auf Erprobungsfahrt. Nach einer Tuschzeichnung von Marinemaler Walter Zeeden.

Die Schulschiffe „Emden", „Schleswig-Holstein" und „Schlesien" haben die ihnen gestellten Aufgaben erfüllt. Sie haben die innere Geschlossenheit und den wahren Charakter des neuen Deutschlands als wirksame Gegenwehr gegen deutschfeindliche Propaganda über die Grenzen der Heimat hinaus getragen. Durch ihr straffes, offenes und freies Auftreten haben die Besatzungen einen vorzüglichen Eindruck hinterlassen und wesentlich zur Stärkung des Ansehens des Dritten Reiches beigetragen. Besonders herzlich war die Aufnahme unserer Kriegsschiffe bei den Auslandsdeutschen. Für sie gestalteten sich die Tage eines Kriegsschiffbesuches zu Festtagen vaterländischer Zusammengehörigkeit und zu einem unvergeßlichen Erlebnis.

Das Vermessungsschiff „Meteor" führte den 2. Abschnitt einer Forschungsreise in den Atlantischen Ozean durch, in deren Verlauf zahlreiche fremde Häfen besucht wurden.

Durch zahlreiche Besuche unserer Flotteneinheiten in den Häfen und Badeorten der Ost- und Nordseeküste wurde vielen Volksgenossen die Möglichkeit zur Besichtigung der Kriegsschiffe gegeben. Am Nationalen Feiertag des Deutschen Volkes waren die Panzerschiffe „Admiral Scheer" und „Deutschland" sowie der Kreuzer „Karlsruhe" in Swinemünde zu Besuch. Ein besonderes Ereignis für die Bevölkerung des Binnenlandes war die Rheinreise der 1. Schnellbootsflottille und der 1. Räumbootsflottille anläßlich des Bundestages des Nationalsozialistischen Deutschen Marinebundes vom 17.—19. 7. in Düsseldorf, an dem auch eine Fahnenkompanie der VI. Marineartillerieabteilung mit Traditionsflaggen der Kriegsmarine teilgenommen hat. Während dieser Binnenfahrt haben die Boote in einzelnen Rotten die Städte Wesel, Krefeld, Uerdingen, Köln, Düsseldorf, Koblenz, Niederlahnstein, Ehrenbreitstein, Stolzenfels, Andernach, Bonn, St. Goar, Mainz, Bingen, Rüdesheim, Bacharach, Boppard, Neuwied, Oberwinter, Königswinter und Duisburg besucht.

Auch das Ausland bewies weiter erhebliche Anteilnahme an der Entwicklung in Deutschland, die in nachstehend zusammengestellten Kriegsschiffsbesuchen ihren Ausdruck fand:

Staat	Schiffsname	Hafen	Aufenthalt von—bis
Japan	Kreuzer „Ashigara"	Kiel	21.—31. 5. 37.
Frankreich	Kreuzer „Jeanne d'Arc"	Kiel	9.—15. 6. 37.
	Fischerei-Schutzboot „Ailette"	Wesermünde	21.—25. 8. 37.
England	Kreuzer „Frobisher"	Flensburg	10.—14. 6. 37.
	Fisch.-Schutzboot „Cherwell"	Wesermünde	12.—15. 4. 37.
Verein. Staaten von Amerika	Linienschiff „Arkansas"	Kiel	21.-29. 6. 37.
	Linienschiff „Wyoming"	Kiel	"
	Linienschiff „New York"	Kiel	"
Schweden	Panzerschiff „Sverige"	Kiel	8.—12. 7. 37.
	" „Drottning Victoria"	Kiel	"
	Flugzeugkreuzer „Gotland"	Kiel	"
	Zerstörer „Klas Horn"	Flbg.-Mürwik	8.—12. 7. 37.
	Zerstörer „Nordenskjöld"	Flbg.-Mürwik	"
	Zerstörer „Göteborg"	Flbg.-Mürwik	"

Staat	Schiffsname	Hafen	Aufenthalt von—bis
Schweden	U-Bootsabtlg. bestehend aus:		
	Depotschiff „Svea“ und den	Warnemünde	8.—12. 7. 37.
	U-Booten: „Draken“, „Ulven“,	„	„
	„Gripen“, „Delfinen“,	„	„
	„Nordkaparen“, „Valen“	„	„
	Geleitflottille bestehend aus:	Stralsund	8.—12. 7. 37.
	Depotschiff „Oernen“ und	„	„
	Vedettbooten: „Regulus“,	„	„
	„Castor“, „Snapphanen“,	„	„
	„Jägaren“, „Kaparen“	„	„
	Flugzeugflottille bestehend aus:		
	Depotschiff „Jacob Bagge“	Stralsund	8.—12. 7. 37.
	und mehrere Flugzeuge	Paarow	8.—12. 7. 37.
	Segelschulschiff „Najaden“	Lübeck	13.—18. 8. 37.
	Segelschulschiff „Yarramas“	„	„
Argentinien	Schlachtschiff „Moreno“	Wilhelmsh.	24.—29. 5. 37.
	Schlachtschiff „Rivadavia“	Hamburg	24.—29. 5. 37.
Holland	M-Boote „Hydra“ und	Bremen	5.—10. 5. 37.
	„Douwe Aukes“	„	„
Cuba	Kreuzer „Cuba“	Hamburg	11.—15. 6. 37.

Außerdem nahmen an der 50-Jahrfeier der Hamburgischen Fischerei mehrere fremde Fischereischutzboote teil. Die Kriegsmarine entsandte hierzu ihre Fischereischutzboote, das Segelschulschiff „Gorch Fock“, eine Minensuchflottille und den Stationstender „Frauenlob“.

Stark war die Beteiligung des Auslandes an der 3. Internationalen Marinepokalsegelwettfahrt in Kiel, die in diesem Jahre von den Holländern gewonnen wurde.

Auch die Organisation der Landmarineteile und der Marinebehörden paßte sich weiter der Entwicklung und dem Ausbau der Marine an: Am 1. 2. wurde das Erprobungskommando für Kriegsschiffneubauten in Kiel gegründet. Die Marinegasschutzschule ist am 10. 2. als selbständiges Kommando der Torpedoinspektion unterstellt worden, der seit dem 1. 4. auch das Torpedoerprobungskommando zugeteilt ist. Die Unterseebootsschule wurde am 11. 5. von Kiel nach Neustadt in Holstein verlegt. Der am 1. 4. in Berlin gegründete Lehrstab für Luftwaffenfragen siedelte am 24. 6. nach Kiel über. In der Zeit vom 15. 3. bis 15. 4. wurden die IV. Schiffsstammabteilung der Ostsee in Stralsund und die IV. Schiffsstammabteilung der Nordsee in Brake aufgestellt. Am 1. 10. erfolgte die Bildung des 2. Schiffsstammregimentes im Bereich der Marinestation der Nordsee mit dem Sitz in Wesermünde und die Umbenennung des Schiffsstammregimentes der Ostsee in „1. Schiffsstammregiment“. Am 1. 1. 38. wurden die Schiffsstammabteilungen laufend durchnumeriert, sodaß sich im Ostseebereich die Abteilungen mit ungeraden, im Nordseebereich die mit geraden Nummern befinden. Die Nachrichtenschule, die Nachrichtenmittelversuchsanstalt und das Nachrichtenmittelerprobungskommando sind aus dem bisherigen Unterstellungsverhältnis herausgenommen

und der am 1. 10. neugegründeten Marinenachrichteninspektion zugeteilt worden. Mit der am 1. 10. erfolgten Auflösung der Festungskommandantur Borkum wurde die Benennung der Festungskommandanturen neu festgesetzt. Die Festungskommandanturen führen seitdem folgende Bezeichnungen:

Kommandantur der Befestigungen von Ostfriesland,
— bisher Bereich Wilhelmshaven-Borkum —
Kommandantur der Befestigungen von Nordfriesland,
— bisher Bereich von Cuxhaven —
Kommandantur der Befestigungen der westlichen Ostsee,
— bisher Festungskommandantur Kiel —

An der Bezeichnung der Kommandantur der Befestigungen der pommerschen Küste und der Festungskommandantur Pillau hat sich nichts geändert.

Zugleich sind die Marineartillerieabteilungen den Festungskommandanturen unterstellt worden. Bei der Küstenartillerieschule ist eine Namensänderung eingetreten. Sie führt ab 1. 10. die Bezeichnung „Marineflugabwehr- und Küstenartillerieschule". Um für die neu anlaufenden Zerstörerdivisionen das erforderliche Personal bereitstellen zu können, wurde die Ausbildungsabteilung der 4./6. Zerstörerdivision in Wilhelmshaven zusammengestellt. Am 1. 10. konnten die Marineintendanturen auf ein 75-jähriges Bestehen zurückblicken.

Der Fischereischutz wurde von den beiden Fischereischutzbooten „Elbe" und „Weser" ausgeübt. Auf den Reisen wurden insgesamt etwa 2 286 deutsche und etwa 10 fremde Fischereifahrzeuge angesprochen, in rund 260 Fällen wurde ärztliche Hilfe geleistet. Von den Kranken wurden 23 Schwererkrankte an Bord der Fischereischutzboote genommen und von diesen 20 in Landkrankenhäuser überführt. Unter diesen Kranken befanden sich auch 12 Ausländer. Außerdem wurde in 7 Fällen durch Maschinenreparatur, in 48 Fällen durch Radioreparatur und in je 1 Fall durch Brennstoff- und Proviantabgabe geholfen.

Im Vermessungsdienst, der durch „Meteor" und die Peilboote II und V durchgeführt wurde, sind insgesamt in der Nordsee 13 785, in der Ostsee 146 qsm neu vermessen worden.

Zur Unterstützung der Bestrebungen der NS-Gemeinschaft „Kraft durch Freude", die durch ihre Urlauberfahrten zur See das Verständnis der Volksgenossen für deutsche Seegeltung wecken und fördern will, fanden am 4. Juni 1937 Vorführungen von Flottenstreitkräften und Flugzeugen statt.

Im Oktober feierte die Kriegsmarine zusammen mit den alten Kameraden der Kaiserlichen Marine das 50-jährige Bestehen der deutschen Torpedowaffe.

Die am 16. März 1936 vom Führer gestiftete Dienstauszeichnung und die am gleichen Tage den Wehrmachtteilen verliehenen Truppenfahnen wurden im Laufe des Jahres übergeben.

Der Führer und Reichskanzler besuchte die Marine zweimal im Mai und Juni 1937. Auch der Reichskriegsminister war mehrfach bei der Marine, nahm an einer Fahrt des Segelschulschiffes „Horst

Wessel" teil und führte im Oktober mit dem Aviso „Grille" eine Fahrt nach den Atlantischen Inseln durch.

Am Geburtstage des Führers und zum 40-jährigen Dienstjubiläum des Reichskriegsministers wurde Flaggenschmuck angelegt.

Am 4. Januar 1937 starb der frühere Chef der Marineleitung, Admiral Paul Behncke, der Chef des 3. Geschwaders in der Skagerrakschlacht und Seebefehlshaber bei der Eroberung der Baltischen Inseln.

Am 24. August verlor die Marine in dem Konteradmiral Waßner, Marineattaché in London, einen besonders ausgezeichneten Offizier von hervorragendem Können. Die Kriegsmarine und ihr Oberbefehlshaber ehrten beide Verstorbenen durch warm empfundene Nachrufe und Flaggentrauer.



Gedenktafel der Toten von Panzerschiff „Deutschland".

Schwer getroffen wurde die Kriegsmarine durch den Verlust des Versuchsboots „Welle", das in der Nacht vom 18. zum 19. Januar 1937 bei der Bergung des gestrandeten Schoners „Duhnen" der S.A.-Gruppe Nordmark in schwerem Schneesturm sank. Die gesamte Besatzung von 25 Köpfen verlor bei diesem vorbildlichen kameradschaftlichen Einsatz ihr Leben.

Tiefe Trauer empfand mit der Kriegsmarine das ganze deutsche Volk über den Verlust von 31 Toten, der durch den ruchlosen Angriff rotspanischer Flugzeuge auf das Panzerschiff „Deutschland" vor Ibiza verursacht wurde. Sie wurden in Gegenwart des Führers mit militärischen Ehren auf dem Heldenfriedhof in Wilhelmshaven beigesetzt.

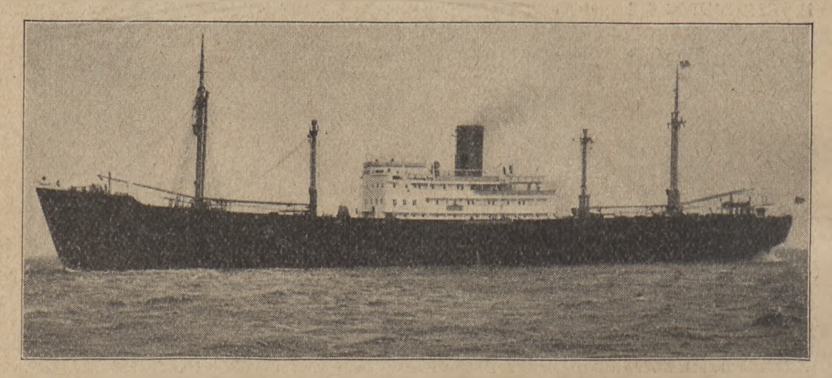
Mit heißem Herzen und begeisterter Anteilnahme erlebte auch die Kriegsmarine die erhebenden Tage des Aufbruchs der Nation in Österreich und der Heimkehr deutscher Brüder ins Reich. Mit der auf Befehl des Führers und Oberbefehlshabers der Wehrmacht neu aufgestellten Donauflottille ist auch der Kriegsmarine ihr Anteil an den neuen großen Aufgaben gegeben, die sie mit Hingebung durchführen wird. Über ihrer Arbeit steht das Wort, das ihr Oberbefehlshaber zum Jahreswechsel der Kriegsmarine zurief:

„Verantwortungsbewußt und mit freudiger Hingabe werden wir auch im neuen Jahr unsere Pflicht tun."

Die deutsche Handelsschiffahrt 1937/38.

Von Kapitän Carl Herbert, Hamburg.
(Abgeschlossen am 15. Mai 1938.)

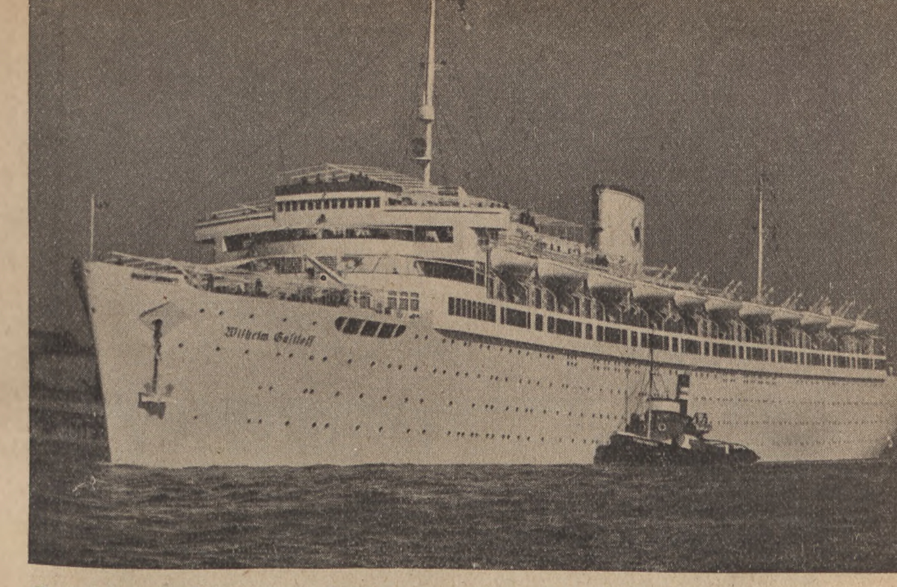
Was vor einem Jahr an der gleichen Stelle in diesem Kalender über die letztjährige Entwicklung der deutschen Handelsschiffahrt ausgeführt wurde, kann heute in vollem Umfange nicht nur wiederholt, sondern noch verstärkt werden. Seit Mai 1937 ist die Neubautätigkeit auf unseren Schiffswerften noch mehr gesteigert, der Ersatz des alten Schiffsraums durch neuen noch weiter durchgeführt und umwälzende Pläne sind gefaßt oder schon in Angriff genommen worden. Gerade die jüngste Zeit hat ein bedeutendes Ereignis gebracht, das in die Zeit der Freude über den Anschluß Deutsch-Österreichs hinein-



Das neue Motorschiff „Leipzig" des Norddeutschen Lloyd. Bild: Nordd. Lloyd.

fiel, nämlich die Bekanntgabe des Entschlusses der Hamburg-Amerika Linie zum Bau eines Ozeanriesen von 36000 BRT und 23 Knoten Geschwindigkeit, der von der Werft Blohm & Voß in Hamburg erbaut wird und Platz für 1300 Fahrgäste erhalten soll. Die Reise von Hamburg nach Neuyork soll in 7 Tagen durchgeführt werden, also der Reisedauer entsprechen, die unsere Vorkriegsschnelldampfer regelmäßig einhielten. Offensichtlich liegt bei keiner deutschen Schiffahrtsgesellschaft die geringste Neigung zur Wiedererringung des „Blauen Bandes" vor, das wohl gewisse moralische Ehren mit sich bringt, aber auch mit derart hohen Kosten und einem unwirtschaftlichen Zuschußbetrieb verbunden ist, den man sich im schaffenden wirklichkeitsnahen Reiche Adolf Hitlers nicht gestatten kann. Es ist anzunehmen, daß man es in Hamburg nicht bei der Erbauung eines einzigen Riesenschiffes bewenden lassen wird, sondern daß dem ersten weitere Neubauten folgen werden.

Als der Betriebsführer der Hamburg-Amerika Linie, Dr. Walter Hoffmann, auf dem Kameradschaftsabend der Gefolgschaft der Hamburg-



Das Flaggschiff der „K. d. F.“-Flotte, „Wilhelm Gustloff“. Bild: Scherl.

Amerika Linie am 30. April 1938 den Entschluß zum Bau des 36000-Tonners bekannt gab, brauste ihm verständlicher Jubel entgegen. Steigt damit doch die Zahl der für Hamburgs größte Reederei augenblicklich im Bau befindlichen Seeschiffe auf 14, unter denen ein Neubau besonderes Interesse beanspruchen darf, nämlich das am 15. Januar 1937 auf der Werft Finkenwärder der Deutschen Werft vom Stapel gelaufene, 15000 BRT große Fahrgastschiff „Patria“, das beim Erscheinen dieses Kalenders seine Jungfernreise nach dem hohen Norden angetreten haben wird, um nach deren Vollendung in den regelmäßigen Verkehr zwischen Deutschland und der Westküste von Südamerika eingestellt zu werden. Was die „Cap Arcona“ im Verkehr nach der südamerikanischen Ostküste, was „Bremen“ und „Europa“ auf dem Nordatlantik und „Scharnhorst“, „Potsdam“ und „Gneisenau“ auf der Linie nach Ostasien bedeuten, das wird die neue „Patria“ im Westküstendienst darstellen, das deutsche Spitzenschiff schlechthin, ein markantes Zeichen hanseatischen Unternehmungsgeistes und deutscher Schiffbaukunst.

Auch der Westküstendienst des Norddeutschen Lloyd hat in dem hinter uns liegenden Jahresabschnitt einen zweifachen erfreulichen Zuwachs zu verzeichnen gehabt. Zu den bereits im Vorjahr erwähnten Motorschiffen „München“ und „Nürnberg“ sind inzwischen die Schwesterschiffe „Dresden“ und „Leipzig“ getreten, alle 5600 BRT groß und für die Mitnahme von 28 Fahrgästen eingerichtet. Die Motorenanlage erzeugt 5200 PS und ermöglicht eine Betriebsgeschwindigkeit von 15 Knoten (1 Knoten = 1852 m = 1 Seemeile in der Stunde. 1 BRT = 2,83 cbm = 100 cbf und 1 Tragf-Tonne etwa 1½ BRT). Mit den um ein Jahr älteren Motorschiffen

„Düsseldorf" und „Osnabrück" verfügt der Norddeutsche Lloyd jetzt über ein halbes Dutzend hochwertiger, mit den neuzeitlichsten zur Bedienung und Mitnahme großer Ladungsmengen ausgerüsteter Schiffe, zu denen als 7. Schiff das beim Bremer Vulkan in Vegesack in Auftrag gegebene Motorschiff „Hannover" treten wird.

Wenn wir uns die Frage vorlegen, welches die größten im Berichtsjahr vom Stapel gelaufenen oder fertiggestellten Handelsschiffe gewesen sind, so stoßen wir auf zwei Marksteine in der deutschen Seeschiffahrt, die Neubauten für die Organisation „Kraft durch Freude"



Bild: Scherl.

Eine Ecke im Rauchsalon des K.d.F.-Schiffs „Wilhelm Gustloff".

und für den wieder zum Leben erweckten deutschen Walfang. Ist doch das am 15. März 1938 in Dienst gestellte Motorschiff „Wilhelm Gustloff" mit seinen 24000 BRT der größte Neubau des hinter uns liegenden Jahres und das fünftgrößte deutsche Handelsschiff überhaupt hinter „Bremen", „Europa", „Columbus" und „Cap Arcona". Für 1460 deutsche Volksgenossen sind Unterkunftsräume in 2-,3- und 4-bettigen Kabinen und zahlreichen Gesellschaftsräumen vorhanden und die Motoren von 9500 PS geben dem schönen Schiff eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 15 Seemeilen in der Stunde. Anläßlich seiner Anwesenheit in Hamburg zum Stapellauf des zweiten „K. d. F.-

Schiffes hat der Führer und Reichskanzler das Wunderschiff eingehend besichtigt und seiner Anerkennung für die Einrichtungen und geschmackvolle Ausstattung rückhaltlos Ausdruck verliehen. Es ist eine Tragödie, daß wenige Wochen nach diesem denkwürdigen Tage der Führer des „Wilhelm Gustloff", Kapitän Karl Lübbe, infolge eines Schlaganfalls plötzlich verschied, nachdem er in der Nacht vom 3. auf den 4. April an der holländischen Küste 17 Seeleute von dem im Sinken begriffenen englischen Kohlendampfer „Pegaway" retten konnte. Diese im schwerstem Wetter und bei hohem Seegang durchgeführte Rettungstat wird in der Geschichte der deutschen Seeschiffahrt nicht vergessen werden.

Das Schwesterschiff des „Wilhelm Gustloff" lief auf den Howaldtswerken in Hamburg am 29. März vom Stapel und in seiner großangelegten Weiherede sagte der Führer u. a. folgendes:

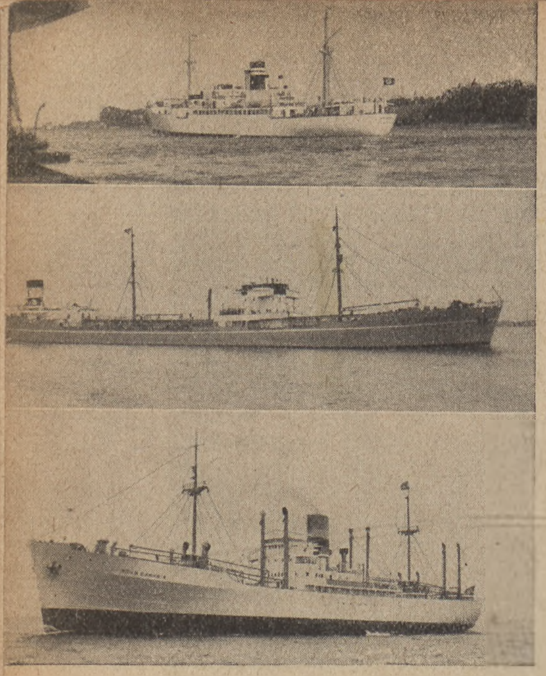
„Das erste dieser beiden „K. d. F.-Schiffe erhielt den Namen eines Märthyrers unserer Bewegung. Es liegt heute bereits fertig vor und hat seine ersten Fahrten hinter sich. Es ist, meine Volksgenossen, die „Europa" des deutschen Arbeiters. Jetzt sind wir im Begriff, die „Bremen" des deutschen Arbeiters vom Stapel zu lassen und ich will diesem Schiff den Namen meines größten Idealisten in der deutschen Arbeiterschaft geben, den Namen meines alten Mitkämpfers und Parteigenossen Dr. Ley."

Darauf trat die Taufpatin, eine deutsche Jungarbeiterin, vor und taufte das Schiff auf den Namen „Robert Ley".

Im Sommer wurden die beiden ersten deutschen Walfangmutterschiffe fertiggestellt, „Unitas" für die Jürgens-van den Bergh Margarine-Verkaufs-Union GmbH., Berlin, von der Deschimag A. G. „Weser" in Bremen erbaut und mit einem Rauminhalt von 21 845 BRT bei 28 950 t Tragfähigkeit nicht nur das größte Walfangmutterschiff, sondern auch das größte Frachtschiff der Welt. Auf der Deutschen Werft in Finkenwärder erstand in der gleichen Zeit das Walfangmutterschiff „Walter Rau", das von den Walter Rau Neußer Ölwerken A. G. bestellt worden war. Es hat einen Rauminhalt von 14 000 BRT und eine Tragfähigkeit von 21 600 t. Zu jedem Mutterschiff gehören 8 Fangdampfer von je etwa 350 BRT. Während in der Fangzeit vom Dezember 1936 bis März 1937 als erste deutsche Walfangexpedition nur das Walfangmutterschiff „Jan Wellem" tätig war, gingen im September 1937 folgende Walfangexpeditionen nach der Südarktis ab:

„Unitas"	mit 8 Fangbooten	= 24 820 BRT
„Walter Rau"	mit 8 Fangbooten	= 16 580 „
„Jan Wellem"	mit 8 Fangbooten	= 14 456 „
„C. A. Larsen"	mit 7 Fangbooten	= 14 951 „
„Skytteren"	mit 7 Fangbooten	= 14 148 „
„Südmeer"	mit 6 Fangbooten	= 9 449 „

Über ihre Fangergebnisse wird auf Seite 53 bis 58 berichtet. Nicht unerwähnt bleibe, daß zum Leiter des Hamburger Walfangkontors, das die drei letztgenannten Mutterschiffe bereedert und ab September als viertes Schiff die von Norwegen angekaufte „Vikingen" übernehmen wird, der Polizeipräsident von Magdeburg, Kapitän Carl Christiansen, berufen wurde, dem als Leiter der nautischen Abteilung der bekannte



Neubauten
der deutschen Handelsflotte.
Oben: Bananendampfer „Palime".
Mitte: Tankschiff „Nord-Atlantic".
Unten: Turb.-D. „Gran Canaria".
Erbaut von der Deutschen Werft, Hamburg.

Weltumsegler und einstige „Seeadler"-Offizier, Kapitän Karl Kircheiß, zur Seite steht. Jedenfalls ist der mit fast 100 000 t Walöl erzielte günstige Erfolg des neuen deutschen Walfangs im Interesse unserer Fettversorgung sehr zu begrüßen.

Wenn wir nun die Liste der seit Erscheinen des letzten Kalenders zur deutschen Handelsflotte getretenen Schiffe überblicken, so bieten sich uns ein buntes Bild, das ihre vielfachen Aufgaben aufzeigt. Die Afrikanische Frucht Co. A. G., Hamburg, eine Tochtergesellschaft der bekannten Reederei F. Laeisz, fügte ihrer bereits aus 6 Bananentransportschiffen bestehenden Flotte drei weitere hinzu, das von den Lübecker Flenderwerken erbaute Motorschiff „Porjus", das dem Transport von Kamerunbananen von Hamburg nach den Nachbarländern dient und die beiden, je 2900 BRT großen und von der Deutschen Werft in Hamburg erbauten Motorschiffe „Palime" und „Pomona". Ein Motor von 3600 PS gibt ihnen 16 Knoten Fahrt und sie haben Platz für je 12 Fahrgäste. Die Einfuhr von Bananen aus unserer Kolonie Kamerun (die sich vorübergehend in Mandatsverwaltung befindet) nimmt erfreulicherweise immer größeren Umfang an.

Ähnliche Spezialschiffe für den schnellen Transport von Frucht sind die für die Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Reederei auf der Deutschen Werft in Finkenwärder erbauten Turbinendampfer „Gran Canaria" und „Santa Cruz", deren fremdländischer Name auf ihr Reiseziel hinweist. Beide sind etwa 3500 BRT groß und haben eine Geschwindigkeit von 16 Knoten. Sie können 12 Fahrgäste unterbringen und sollen hauptsächlich Bananen und Tomaten von den Kanarischen Inseln holen. In ihrem schmucken schneeweißen Kleide sehen beide Schiffe vorzüglich aus und bilden einen schönen Zuwachs zu unserer Handelsflotte.

Ein weiterer wichtiger Zugang ist das für die Reederei John T. Eßberger, Hamburg, erbaute Tankmotorschiff „Nord Atlantic", das größte seiner Art unter deutscher Flagge. Es ist auf der Deutschen Werft in Finkenwärder erbaut worden und hat eine Tragfähigkeit von fast 15000 t bei einer Geschwindigkeit von gut 13 Knoten. An der Probefahrt nahm auch der Leiter des Reichsbundes deutscher Seegeltung, Staatsrat Vizeadmiral von Trotha teil.

Bemerkenswerte Neubauten sind noch folgende:

Motorschiffe „Bogota“ und „Quito“ für den Küstendienst des Norddeutschen Lloyd in Kolumbien und Venezuela.

Motorschiffe „Uerdingen“ und „Leverkusen“ für den Rhein-See-dienst der Reederei E. Ruß, Hamburg.

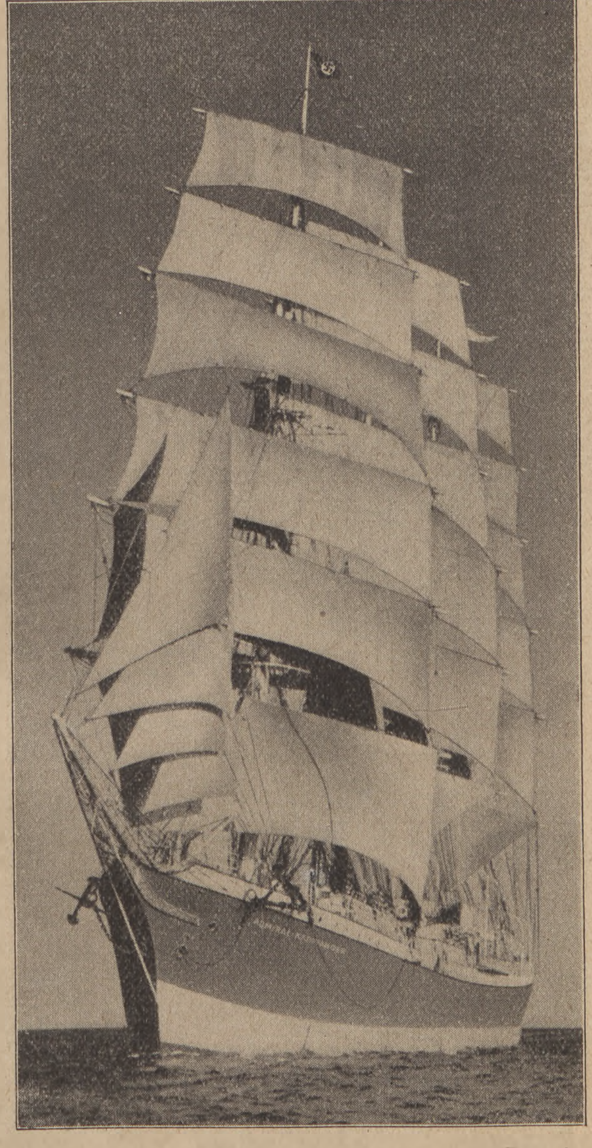
Motorschiffe „Duisburg“ und „Ruhrort“ für den Rhein-See-dienst der Reederei Franz Haniel, Duisburg-Ruhrort.

Motorschiff „Ankara“ für die Atlas-Levante-Linie, Bremen.

Motorschiffe „Medea“, „Najade“, „Latona“ und „Thalia“ für die Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Neptun“, Bremen.

Dampfer „Altair“, „Argus“, „Adler“, „Antares“ und „Habicht“ für die Argo Reederei Richard Adler & Co., Bremen.

Motorschiffe „Mathias Stinnes“ und „Mülheim-Ruhr“ für die Hugo Stinnes A. G. Hamburg.



Hapag-Bildbericht.

Segelschulschiff „Admiral Karpfanger“ der Hamburg-Amerika Linie, neu in Dienst gestellt im Jahre 1937.

Dampfer „Sonneck" und „Rolandseck", Motorschiffe „Goldenfels", „Hohenfels", „Neidenfels" und „Tannenfels", alle für die Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Hansa", Bremen.

Motorschiffe „Saar" und „Ruhr" für den Rhein-Ostseedienst der Reederei Rud. Christ. Gribel, Stettin.

Motortanker „Germania" (10 000 Tr. T.) für die Jürgens-van den Bergh-Margarine-Verkaufs-Union, Berlin.

Frachtdampfer „Brage" (Reederei Frigga), „Birka" (Mathies) „August Bolten" (dto) „Messina" (Sloman) „Lotte Leonhardt" (Leonhardt & Blumberg) „Hermann Sauber" (Sauber Gebr.) „Ernst L. M. Ruß (dto.) „Hein Hoyer" (Hans. Reed. Offen & Co.) TMS. „Moonsund" (Eßberger) TMS. „Helene" (Sartori & Berger) Frachtdampfer „Hanna Böge" (Blumenthal) „Marie Fisser" (dto.) Flugzeugsicherungsschiff „Friesenland" (Deutsche Lufthansa), dazu rund 100 Fischdampfer und Heringslogger.

Ist das nicht ein stolzes Bild von der zielbewußten Erneuerungsarbeit in der deutschen Handelsschiffahrt und ein Beweis dafür, wie befruchtend die Wirtschaftsführung des Dritten Reiches auf das Gedeihen unserer Reedereien gewirkt hat und wirkt? Am 1. April 1938 befanden sich auf deutschen Werften im Bau:

Für deutsche Reeder: 205 Schiffe = 471 704 BRT.
Für ausländische Reeder: 97 Schiffe = 610 362 BRT.
Hinzu kommen noch zwei Dampferneubauten in Norwegen, das Seebäderschiff „Helgoland" in Memel und 8 Motorlogger in Danzig.

Aus dem Auslande angekauft und in die deutsche Handelsflotte eingereiht wurden folgende Schiffe:

Motorschiff „Ulm" (Nordd. Lloyd) Dampfer „Bollwerk" (Bolten), „Holnis" (Zerßen) „Moni Rickmers" (dto.) „Ostfriesland" (Emden) „Elisabeth Hendrik Fisser" (dto.) u. a.

Am 15. März 1938 machte der Seebäderdampfer „Cobra" seine 1000. Reise nach Helgoland, und am 14. Mai 1938 kehrte der „K.d.F."-Dampfer „Der Deutsche" von seiner 100. Reise zurück.

Die ersten 5 Monate des Jahres 1938 haben der deutschen Handelsflotte bereits 5 Schiffsverluste gebracht. Es gingen verloren die Dampfer „Luise Leonhardt", „Richard Borchardt", „Egeran", „Claus Böge" und „Marsala".

Die Beschäftigung der Schiffe ist nach wie vor zufriedenstellend, wenngleich die Frachten im europäischen, besonders im Ostseeverkehr zu wünschen übrig lassen und der Hochstand unserer Valuta die Reedereien gegenüber den Ländern mit Dollar-, Pfund- und Kronenwährung benachteiligt, da sie die Frachten in schlechter Valuta erhalten und die Unkosten mit guter bezahlen müssen. Unbeirrt aber blickt die deutsche Schiffahrt in die Zukunft. Sie weiß, daß die Regierung ihr jede mögliche Förderung zuteil werden läßt und daß die deutsche Zukunft und somit auch das Wohlergehen der deutschen Seeschiffahrt in den Händen Adolf Hitlers gut aufgehoben sind!

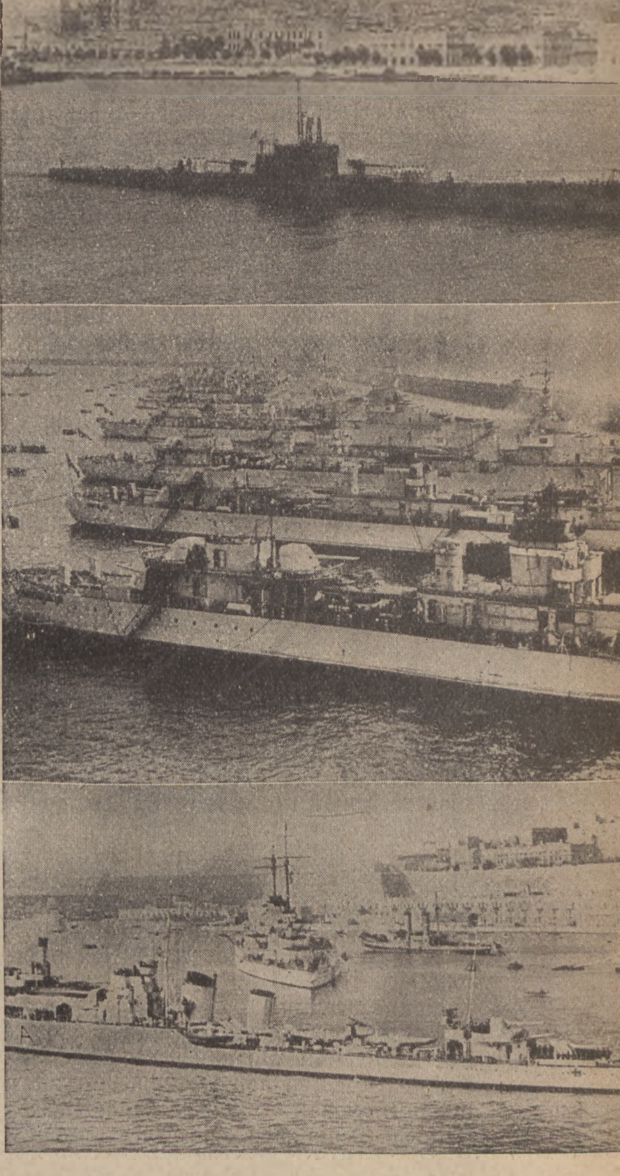
Die Stützpunkte der Groß-Seemächte.

(Vergl. zu diesem Artikel die große Kartenbeilage neben Seite 160.)

Von * * *

Jede Flotte bedarf, wenn sie während eines längeren Zeitraumes zur Erfüllung der ihr gestellten Aufgaben in der Lage sein soll, eines Rückhaltes an Land, der ihr Schutz gegen Angriffe oder auch Unbilden des Wetters, wie auch Gelegenheit zur Ausrüstung bezw. Ergänzung ihrer Vorräte geben kann. Es ist hierbei unwesentlich, ob dieser Rückhalt, kurz Stützpunkt genannt, sich auf dem Festlande oder auf einer geeigneten Insel befindet. Maßgeblich ist eine Eignung zu hinreichender Befestigung wie auch zu hafenbautechnischem Ausbau, weiter seine Lage an strategisch wichtigen Seestraßen oder Verbindungswegen. Die Wirksamkeit einer Flotte und ihre Beweglichkeit wird also immer von dem Vorhandensein solcher Stützpunkte als Basis ihrer Operationen abhängig sein.

Die Seemächte haben es sich aus obigen Gründen seit jeher angelegen sein lassen, sowohl an den heimatlichen Küsten als auch an geeigneten Punkten



Oben: Unterseeboot „Ferraris" im Hafen von Neapel. Bild: Archiv Gröner.

Mitte: Torpedokreuzer und Zerstörer klar zum Auslaufen an der Mole von Brest. Bild: Hoffmann.

Unten: Türkischer Zerstörer „Adatepe" im Hafen von Malta. Bild: A. P. Photo.

ihrer überseeischen Besitzungen solche Stützpunkte zu schaffen. Diese lassen sich naturgemäß nicht aus dem Boden stampfen, vielmehr bedarf die Errichtung eines Flottenstützpunktes erheblichen Aufwandes an Zeit wie auch an Geld. Größere Stützpunkte wirklich vollkommener Art sind daher zahlenmäßig beschränkt, sie können aber ergänzt werden durch mit geringeren Mitteln ausgerüstete Nebenstützpunkte, denen ebenfalls ein erheblicher strategischer Wert zukommt.

England, als die erste Seemacht der Welt, verfügt sowohl an seinen eigenen Küsten wie auch in seinen überseeischen Dominien und Besitzungen über ein überaus verzweigtes und zweckmäßig angelegtes Netz von Stützpunkten, das der englischen Flotte in jeder Lage und in jedem Meer genügenden Rückhalt zu geben vermag. Neben den Stützpunkten im Heimatland, Portsmouth, Rosyth, Nore, Devonport und Portland, sind als wichtigste überseeische Stützpunkte Malta, Gibraltar, Singapore zu nennen. Besonders das letztere ist soeben mit einem großen Aufwand an Mitteln und unter Benutzung der neuesten Errungenschaften der modernen Befestigungstechnik zu einem erstklassigen Stützpunkt der britischen Flotte ausgebaut worden. Daneben geht der Ausbau weiterer englischer Flottenstützpunkte, genannt seien hier nur Aden, Bombay, Karachi, Colombo, Hongkong, Jamaica und Mauritius mit Riesenschritten voran. Wie man erkennt, steht im Mittelpunkt der dem Ausbau der Verteidigung des britischen Empires dienenden Maßnahmen die Sicherung des „Weges nach Indien". In diesem Zusammenhang sind aber auch die Meldungen zu berücksichtigen, die den schon oft erörterten Plan behandeln, den südafrikanischen Kriegshafen von Simonstown zu einer modernen Seefestung zu machen. Die Verwirklichung dieses Projektes würde nicht mehr und nicht weniger bedeuten als eine Rücksicherung für den Fall einer Sperrung oder auch nur einer Behinderung des heutigen Weges nach Indien durch das Mittelmeer und das Rote Meer. Der gleichen Absicht, also der Verteidigung der englischen Vormachtstellung im Indischen Ozean und damit Indiens selbst, dienen auch die ähnlichen Maßnahmen in verschiedenen australischen Häfen, z. B. in Sydney und Port Darwin, durch die Australien immer mehr die Bedeutung eines wichtigen Pfeilers im Gesamtsystem der britischen überseeischen Verteidigung gewinnt.

Im Gegensatz zu England, das seine Stützpunktpolitik außer auf das Mutterland auf alle Weltmeere erstrecken muß, zeigt die der Vereinigten Staaten von Nordamerika klar nach Westen. Auch Amerika hat naturgemäß an seinen heimatlichen Küsten und in seinen überseeischen Besitzungen eine große Anzahl Flottenstützpunkte. Die wichtigsten an der Ostküste sind Boston, New York, Philadelphia, Norfolk, Charleston, San Diego, San Pedro, San Franzisco, Seattle, Pearl Harbour, Balboa und Cavite, jedes für sich Sitz eines selbständigen Marinedistriktes. Besonders von Pearl Harbour sind Meldungen bekannt geworden, die von einem verstärkten Ausbau gerade dieses Hafens zu melden wußten, der zugleich der bedeutsamste der in den Pazifischen Ozean vorgeschobenen Stützpunkte der USA-Flotte ist. Er

muß es noch mehr werden, je mehr sich die Stunde nähert, in der die Philippinen ihre volle Unabhängigkeit erlangen und die Hawaii-Inseln damit zur ersten Verteidigungslinie vor der amerikanischen Festlandsküste gegenüber etwaigen von Westen kommenden Angriffen werden.

Die drittstärkste Seemacht der Welt stellt heute das japanische Kaiserreich dar. Seine Flotte stützt sich in erster Linie auf die heimatlichen Marinebezirke Kure, Yokosuka und Sasebo als Haupthäfen, Maizuru, Mako, Chinkai, Ominato und Ryojun als Nebenstützpunkte. Es ist noch nicht bekannt, ob und wie weit sich Japan zu einem Ausbau seiner Stützpunkte im Stillen Ozean entschließen wird. Zweifel-



Gibraltar von Süden gesehen. Bild: Pflanz.

los ist aber, daß bei derartigen Plänen der Ausbau der britischen Häfen in Ostasien weitgehendste Beachtung finden dürfte.

Wie alle anderen Seemächte hat auch Frankreich dem Ausbau seiner Stützpunkte in den letzten Jahren erhöhte Aufmerksamkeit geschenkt. Sowohl seine Heimatküsten, die den großen Vorteil einer fast ausschließlichen Lage am Weltmeer besitzen, als auch seine Kolonien verfügen über eine größere Anzahl von Flottenstützpunkten, die eine tatkräftige und erfolgreiche Verteidigung der maritimen Interessen der Dritten Republik wesentlich erleichtern. Haupthäfen der französischen Flotte im Mutterland sind Cherbourg, Brest und Toulon, hinzu tritt Bizerta an der nordafrikanischen Küste. Es steht dahin, ob Frankreich neben diesen Häfen noch weiteren Stützpunkten in seinen

afrikanischen Kolonien bezw. seinen Besitzungen in Indochina einen verstärkten Ausbau zuteil werden lassen will. Das strategische Ziel der französischen Flottenpolitik weist heute jedenfalls klar auf die Sicherung des Nachschubes aus Nordafrika nach dem Mutterland, sei es nun durch das Mittelmeer oder über den atlantischen Seeweg von der Westküste Afrikas aus.

Auf die Entwicklung der italienischen Flotten- und damit auch Flottenstützpunktpolitik hat der Ausgang des abessinischen Feldzuges einen maßgeblichen Einfluß ausgeübt. Neben der Instandhaltung bezw. Verstärkung der bisherigen heimatlichen Stützpunkte mußte nunmehr die Sicherung des Verbindungsweges zwischen der Heimat und den äußersten Grenzen des italienischen Imperiums das erste Ziel sein. Die italienische Politik geht darauf hinaus, sich auf diesem Wege, also von der italienischen Halbinsel aus durch das Mittelmeer und das Rote Meer bis herunter an die afrikanische Ostküste an den Gestaden des Indischen Ozeans die Grundlagen eines ausgedehnten Stützpunktnetzes der italienischen Flotte zu schaffen. Ausgangs- und Schwerpunkt dieses Weges ist Sizilien am Südzipfel der Halbinsel. Dem Ausbau der Insel Pantellaria kommt in diesem Zusammenhang die wesentlichste Bedeutung zu. Neben der Sicherung dieses neuen Verbindungswegs zwischen dem italienischen Mutterland und seinen auswärtigen Besitzungen kommt aber auch dem Schutz der sehr stark ausgedehnten heimatlichen Küsten nicht geringere Bedeutung zu. Hauptstützpunkte der italienischen Flotte sind hier Tarent, Spezia, Pola, Venedig, Neapel, Brindisi und Messina, hinzu treten auf Sizilien Trapani und Auguste, auf Sardinien Cagliari und Maddalena.

Abschließend muß in diesem Zusammenhang auch der sowjetrussischen Flottenstützpunktpolitik Erwähnung getan werden, zumal sich der Ausbau der bolschewistischen Flotte in einem immer mehr den Weltfrieden bedrohenden Umfange vollzieht. Die roten Machthaber in Moskau scheinen die Absicht zu haben, der Welt zu beweisen, daß das alte Sprichwort „La Mer ne veut pas les Russes“ heute keine Geltung mehr hat. Sie sehen ihr Ziel nicht nur in der Schaffung einer starken Flotte, sondern auch im Bau bezw. Ausbau neuer und bereits bestehender Häfen und Stützpunkte. Im Norden beweist dies der Ausbau von Murmansk und Archangelsk. In der Ostsee ist das strategische Ziel der sowjetrussischen Flotte schon längst über die Grenzen des Finnischen Meerbusens hinausgewachsen. Kronstadt wird immer mehr zu einem „Gibraltar“ des Nordens und damit nicht nur zu einem fast unüberwindbaren Bollwerk vor Leningrad, sondern auch zu einem überaus gefährlichen Ausfalltor zur westlichen Ostsee hin. Das Gegenstück hierzu stellt Wladiwostok in Ostasien dar, das einstmals nach der vernichtenden Niederlage bei Tsushima im russisch-japanischen Krieg von 1904/1905 fast völlig in der Versenkung verschwand, heute aber bereits wieder ein Hauptstützpunkt der gefährlichsten Art geworden ist.

Besondere Bedeutung aber verdienen die offenkundigen Bestrebungen Sowjetrußlands, seine Flagge in der Arktis aufzuziehen und sich

hier einen Weg durch das Eismeer und die Beringstraße zu erzwingen. Heute schon vermögen leichtere Kampfschiffe ohne Schwierigkeiten durch den Weißmeer-Kanal in den Nordatlantik vorzustoßen. Einem weiteren Ausbau dürften keine unüberwindlichen Schwierigkeiten entgegenstehen, wenn man bedenkt, mit welch brutaler und schrankenloser Willkür die Mittel und Möglichkeiten schon zu dem heutigen Wiederaufbau der Flotte aus den Trümmern der alten Zarenmarine geschaffen wurden. Wenn der wirkliche Wert einer hier neu zu schaffenden, wirklich ausreichenden Verbindung auch in strategischer Hinsicht nicht zu hoch eingeschätzt zu werden braucht, so bringt sie doch mit der Zeit Sowjetrußland zweifellos die Möglichkeit, jederzeit einen ungehinderten und stark verkürzten Weg nach Ostasien zu besitzen.

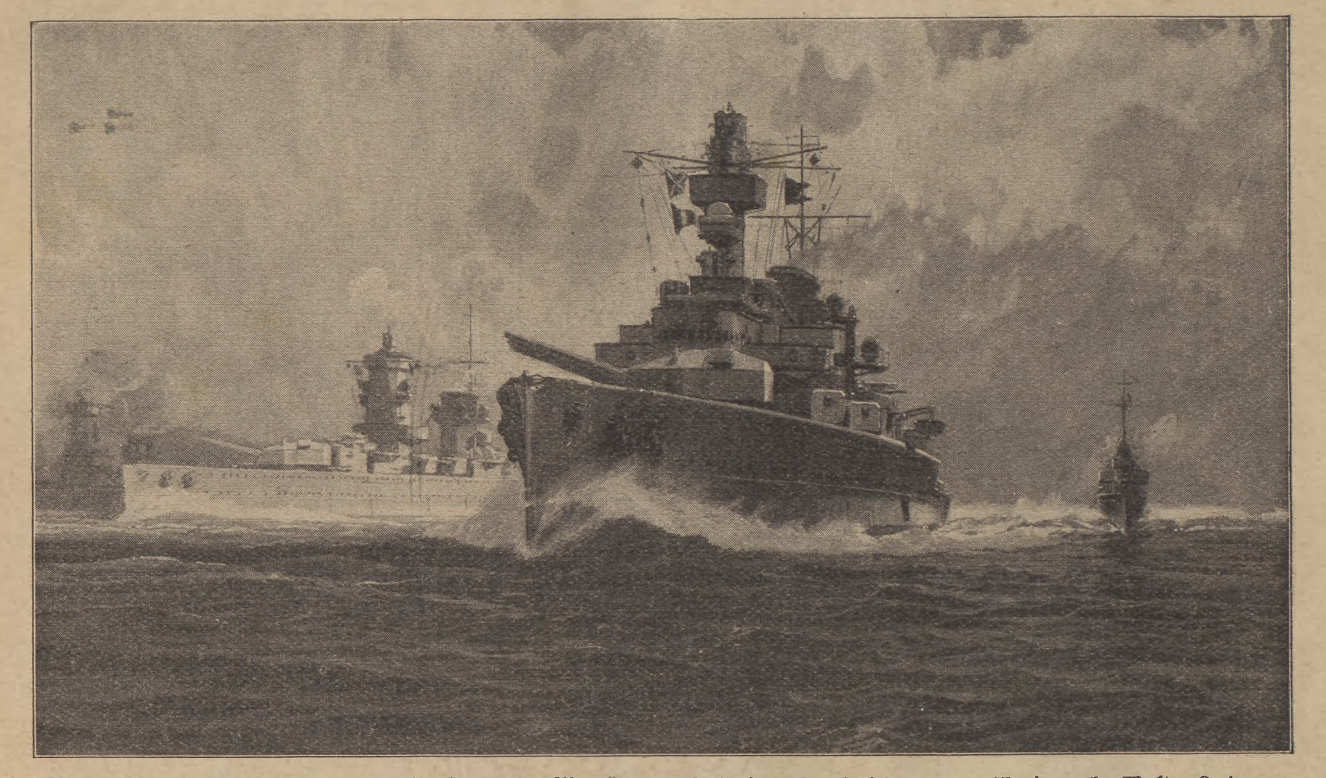
Die Welt steht heute wieder am Anfang eines neuen Zeitalters, das unverkennbar das Zeichen der Aufrüstung trägt. Welchen Weg die Zukunft weisen wird, ist dunkel. Gewiß aber ist, daß auch in der Zukunft die Seemacht ein gewichtiges Wort mitzusprechen haben wird. In dieser Richtung würden auch die Flottenstützpunkte der großen Seemächte gewertet werden müssen.



Bild: Eggert Hansen.

Segelschulschiff „Albert Leo Schlageter" an der Blücherbrücke in Kiel.

Das neue Schulschiff der Kriegsmarine — das dritte neben „Gorch Fock" und „Horst Wessel" — lief am 30. Oktober 1937 vom Stapel und wurde am 12. Februar 1938 in Dienst gestellt.



Die Panzerschiffe der „Deutschland"-Klasse im Manöver. Nach einer Tuschzeichnung von Marinemaler Walter Zeeden.

Der neue deutsche Walfang.

Von Dr. Nicolaus Peters.
Leiter der Reichsstelle für Walforschung
im Hamburgischen Zoologischen Museum und Institut.

Der Walfang befindet sich gegenwärtig in einer vorher noch nie erreichten hohen Blüte. Dieser neuzeitliche Walfang ist mit dem Walfang der alten Zeit nicht zu vergleichen. Früher jagte man mit Segel- und Ruderfahrzeugen, mit Handharpunen und Lanzen vornehmlich jene überaus fetten, mittelgroßen Wale, wie Grönlandwal und Nordkaper, die neben ihrer Ölausbeute noch das Fischbein lie-



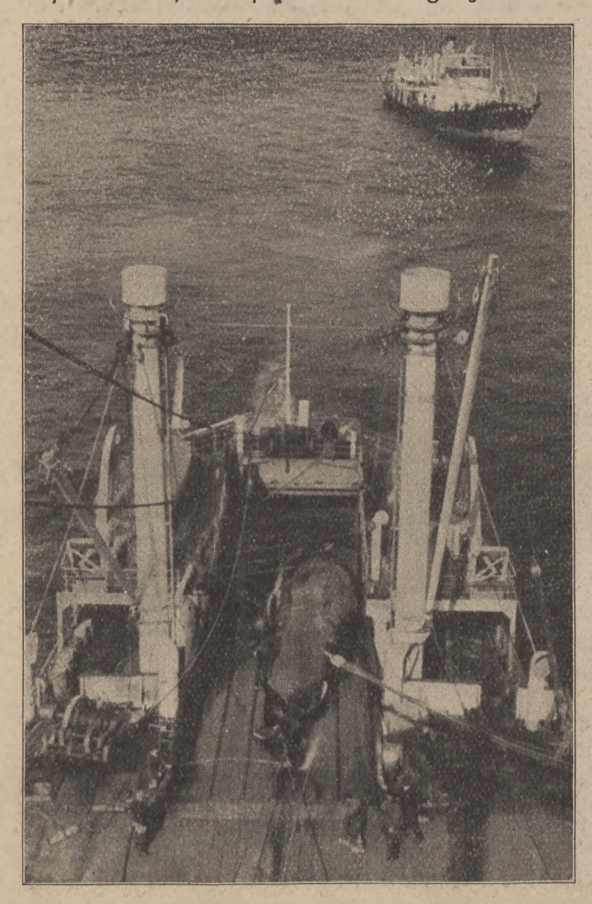
Die erste deutsche Walfangflotte, das Mutterschiff „Jan Wellem" mit 6 neuen Fangdampfern auf der Ausreise zur ersten Fangzeit. Bild: Erste Deutsche Walfang-Ges.

ferten, einen damals begehrten und gut bezahlten Rohstoff. Schon ein einziger Wal konnte eine Reise lohnend machen. Heute dagegen betreibt man mit schnell fahrenden Dampfern und mit Kanonen und Granatharpunen einen Massenfang auf die riesigen Furchenwale, besonders Blau- und Finnwal, die größten Tiere, die die Erde jemals hervorgebracht hat. Während der sommerlichen antarktischen Fangzeit wurden in den letzten Jahren täglich etwa 300 bis 400 Wale erlegt, die gewichtsmäßig 30 bis 40000 Rindern gleichzusetzen sind.

Der Walfang stellt heute einen hoch entwickelten technischen Betrieb dar, der vollkommen selbständig auf hoher See, tausende Meilen

vom Lande entfernt, länger als ein halbes Jahr zu arbeiten imstande ist. Das Hauptfanggebiet ist das Südliche Eismeer. Jede Betriebseinheit setzt sich zusammen aus einem Mutterschiff, der Kocherei von 10 bis 30 000 t Ladefähigkeit und einer Anzahl (meistens 5 bis 10) kleiner Fangdampfer von 300 bis 400 t.

Die Fangdampfer sind lediglich zum Fang der Wale bestimmt. Mit ihnen verfolgt man die Tiere, die alle 5 bis 10 Minuten zum Atmen an der Meeresoberfläche erscheinen. Auf 30 bis 40 m Entfernung feuert man die 1,80 m langen und 60 kg schweren Harpunen ab, die an ihrer Spitze eine mit Zeitzünder versehene Granate besitzen. Ist der Wal getötet, so wird er mittels der Harpunenleinen vor den Steven des Fangbootes gehievt, in wenigen Augenblicken mit Preßluft aufgepumpt, dadurch treibend gemacht und als sichere Beute an das Mutterschiff geschleppt.



Das Fangboot hat einen Blauwal abgeliefert, der über die Walslip auf das Schlachtdeck der Kocherei gehievt wird.
Bild: Dr. Peters.

Mittels der Walslip, einer schrägen Gleitbahn, gewöhnlich am Heck der Kochereien, werden die Wale mit starken Winden auf das Schlachtdeck des Mutterschiffes gehievt. In etwa einstündiger Arbeit wird der mächtige Walkörper mit einem Gewicht von 50 bis 100 t zerlegt und wandert in großen Blöcken in die weiten Öffnungen der Fabrikanlagen. Die „Flenser" hieven den Speck vom

Körper, die „Lemmer“ zerteilen den letzteren in Fleisch, Knochen und Eingeweide. Harte Arbeit muß hier geleistet werden. In zwei Schichten zu je 12 Stunden wirken die Walverarbeiter auf freiem Deck zwischen den blutigen und fettigen Körpermassen, zwischen den zahlreichen Winden und Dampfsägen, ausgerüstet mit dem Flenzmesser oder dem Haken. 20 bis 30 jener Riesenleiber kann man auf den modernen Mutterschiffen in 24 Stunden verarbeiten.

Dem Arbeitstempo auf dem Schlachtdeck ist die Leistungsfähigkeit der Fabrikanlage angepaßt. In riesigen rotierenden Kesseln werden



Oben: Ein Buckelwal auf dem achteren Schlachtdeck der Kocherei „Jan Wellem“. Mitte: Ein Flenser besteigt einen 28 m langen Blauwal.
Unten: Mit einem schweren Holzknebel wird der erste Speckstreifen von einem Pottwal herunter gehievt. Bilder: Dr. Peters (2), Erste Deutsche Walfang-Ges. (1).

Speck und Knochen ausgekocht, während das magere Fleisch in einem kontinuierlichen Betrieb in kurzer Zeit zu einem hochwertigen Futtermehl verarbeitet wird. Das Haupterzeugnis aber ist und bleibt das Walöl, das man früher in einem ziemlich unreinen Zustand gewann und daher Tran nannte. Es ist heute ein hellgelbes, beinahe geruchloses Öl, das einen hervorragenden Rohstoff für die Margarinefabrikation darstellt und im übrigen zu vielen anderen technischen Zwecken zu verwenden ist.

Die Pioniere des modernen Walfanges waren die Norweger, und sie stellen auch heute noch den größten Teil der Flotten und Mannschaften in der ganzen Welt, besonders sind die Harpuniere oder Walschützen fast ausschließlich Norweger. Eine ganze Reihe von Expeditionen fahren heute für englische Rechnung, ferner haben sich die Japaner seit einigen Jahren am südlichen Walfang beteiligt und neuerdings auch Deutschland.

Wir Deutsche haben ein besonderes Interesse am Walfang. Er gibt uns die Möglichkeit, einen erheblichen Teil unseres Fettbedarfes mit eigenen Kräften aus internationalem Gebiet zu decken. Diese internationalen Gebiete sind natürlich jeder Nation in gleicher Weise zugänglich, doch hat Deutschland noch ein besonderes Recht am Walfang, da es der größte Walölverbraucher überhaupt ist. Ferner war es ein Deutscher, Dr. W. Normann, der 1902 die Härtung des Walöls entdeckte. Das flüssige Walöl veredelte er zu einem festen, geruchlosen und haltbaren Fett, machte es dadurch der menschlichen Ernährung zugänglich und schuf die Voraussetzung für die gegenwärtige höchste Entwicklung des Walfanges.

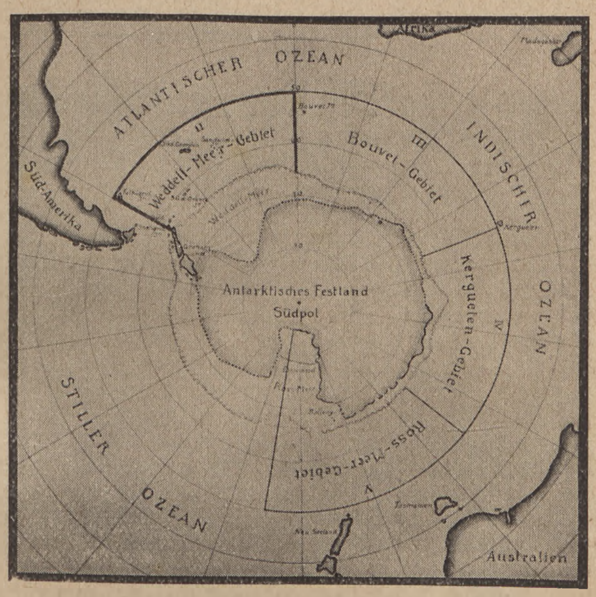
Aber auch auf anderem Gebiet ist von deutscher Seite hervorragende Pionierarbeit für den modernen Walfang geleistet worden. Mehr als 80 % der Weltflotte ist mit den hochwertigen Kochapparaten der Firma Hartmann-Berlin (System Sommermeyer) ausgerüstet, und unter den Futtermehlanlagen haben sich am besten die deutschen Erzeugnisse bewährt. Es ist daher verständlich, wenn bereits mehrmals der Versuch gemacht wurde, Deutschland am neuzeitlichen Walfang zu beteiligen, was jedoch erst mit Erfolg im Zuge des laufenden Vierjahresplanes der nationalsozialistischen Regierung gelang.

In der Fangzeit 1936/37 fuhr als erste deutsche Expedition der „Jan Wellem“ mit 6 Fangdampfern in die Antarktis und kehrte nach einer Reise von beinahe acht Monaten mit guter Ausbeute zurück. In der nächsten Fangzeit 1937/38 waren erstmalig im Fang die beiden neu gebauten Riesen-Kochereien „Walter Rau“ und „Unitas“ mit je acht Fangdampfern, ferner die von Norwegen angekaufte „Südmeer“, und in deutscher Charter liefen die beiden Flotten „C. A. Larsen“ und „Skytteren“. Bereits in diesem zweiten Jahre konnten wir mehr als die Hälfte des eigenen Bedarfs an Walöl decken. 1938 erfolgte schließlich noch der Ankauf der Kocherei „Vikingen“. Damit steht Deutschland unter den Walfang treibenden Nationen an dritter Stelle.

Der Hochstand des neuzeitlichen Walfanges steht und fällt mit der Ergiebigkeit der antarktischen Fangfelder. Nur hier findet sich

auf der ganzen Welt ein Walreichtum, der die Wirtschaftlichkeit der neuzeitlichen Fangbetriebe gewährleistet. Aber wie lange noch wird der Walbestand der starken Befischung standhalten können, das ist die große Frage, die wie ein Damoklesschwert über dem modernen Hochseewalfang hängt.

Man neigt hierbei gern zu übertriebenen Befürchtungen. Einmal bedenkt man nicht, um welch ungeheure Gebiete es sich dort im hohen Süden handelt. Der ganze antarktische Kontinent, der sechste Erdteil, ist von Wasser umgeben, und hier an seiner Treibeisgrenze spielt sich hauptsächlich der Fang ab. Vier riesige Fangfelder unterscheidet man, das Weddell-Meer-Gebiet, das Bouvet-Gebiet, das Kerguelen-Gebiet und das Roß-Meer-Gebiet, wovon jedes mehr als dreimal so groß wie das Mittelmeer oder 16 mal so groß wie die Nordsee ist.



Die Walfanggebiete des Südlichen Eismeeres.

Ferner ist wenig bekannt, daß die Wale zu den schnellwachsenden und kurzlebigen Tieren gehören. Wenn man auch nur alle zwei Jahre mit einem Jungen rechnen kann, so ist das Wachstum doch ganz ungeheuerlich. Blau- und Finnwal werden mit 6 bis 7 m Länge geboren und erreichen mit 2 Jahren bereits Durchschnittslängen von 24, bezw. 19,5 m. In diesem Alter werden sie geschlechtsreif, und die Weibchen können bereits trächtig sein.

Aber immerhin ist die Gefahr einer allmählichen Überfischung des Bestandes durchaus vorhanden. Man versucht ihr hauptsächlich auf zweierlei Art entgegen zu wirken. Durch internationales Abkommen (London 1937), dem sich auch Deutschland angeschlossen hat, ist der Fang auf den hohen Süden begrenzt und die Fangzeit auf drei Monate beschränkt worden. Säugende Tiere und Mütter sind geschützt, und das Mindestmaß für jugendliche Tiere ist erheblich hinaufgesetzt.

Ferner ist jeder Walfänger durch Gesetz gebunden, die gefangenen Wale so weitgehend wie möglich auszuwerten, wodurch einem Raubbau entgegengewirkt wird. Das gesamte Fleisch muß verarbeitet werden und nicht nur die fetthaltigen Gewebe, wie Speck und Knochen. Das Walfleisch ist dem Rindfleisch in Aussehen und Geschmack sehr ähnlich und hervorragend zum menschlichen Genuß geeignet. Die Drüsen und Organe des Wales liefern schließlich Rohstoffe für die pharmazeutische Industrie.

Bei verständiger Nützung der reichen antarktischen Fangfelder könnte jenes ungastliche Gebiet des ewigen Eises zu einem dauernden Segen für die Menschheit werden.

Mit der Modellflotte durch Deutschland und vor dem Führer.

Von Hanns Mitzka.

Zu den Glanzpunkten der an landschaftlichen Reizen so überaus bevorzugten Umgebung Berlins gehört der Templiner See. Seine von grünen märkischen Kiefernwäldern dunkel gefärbte Fläche ist in den Sommermonaten ein beliebter, bunt bewegter Tummelplatz all der vielen Wassersportler der Reichshauptstadt, die hier Erholung von der Hast der Weltstadt und neue Spannkraft für den zermürbenden Arbeitstag in dem sonnendurchglühten Großstadthäusermeer suchen.

Sorgsam gepflegte Uferanlagen, schmucke Gaststätten laden die zahlreichen Ausflügler zur Einkehr und Erholung, nachdem sie ehrfürchtig an den historischen Stätten der alten Residenzstadt Potsdam geweilt haben.

Hier liegt eine in der Welt einzigartige Jugenderziehungsstätte, die Schiffsmodellbauschule des Reichsbundes deutscher Seegeltung. Ein sonnenwarmer Märztag bricht an. Noch liegt der Templiner See in winterlicher Ruhe. Nur auf dem Gelände des ehemaligen Luftschiffhafens beginnt ein spukhaftes Treiben. Flinke, junge Burschen in der schmucken Uniform der Marine-Hitler-Jugend sind emsig bei der Arbeit: Ein Kommen und Gehen zwischen Ufer und Werft. Fröhlich flattern die Mützenbänder im Winde. Eine von Minute zu Minute größer werdende Menschenmenge hält das Ufer besetzt. Fröhliche Spannung auf allen Gesichtern. Signale ertönen, Kommandos erschallen. Hier wird eine Gruppe junger Matrosen gemustert, dort erscheint in dem Tor der großen Halle schwankend ein Schiff — kein gewöhnliches Schiff —, die „Bremen“, die stolze „Bremen“, die als repräsentativstes deutsches Ozeanschiff des Reiches Geltung in aller Welt verkündet. Im Modell natürlich — 20 mal so klein — aber doch urgetreu in Formen und Maßen, etwa 15 Meter lang. Langsam gleitet sie, sorgsam von leuchtenden Jungenaugen umhegt, zum Wasser.

Die Menschen geben den Blick zum Wasser frei und — neues Staunen! — eine ganze Flotte solcher Schiffsmodelle liegt da, wohl vertäut an den Stegen. Ein großer Überseetanker, „Franz Klasen“, Kriegsschiffe gleichsam für Liliputaner, ein U-Boot, ja selbst das englische Segelschiff „Victory“, auf dem der große Seeheld Nelson durch seinen Sieg bei Trafalgar im Jahre 1805 den Grund zu Englands heutigem Weltreich schuf, wiegt sich im Schmuck seiner 43 Segel. Das Herz geht einem auf vor Begeisterung beim Anblick dieser seltsamen Flotte von Kriegs- und Handelsschiffen und vor Bewunderung über die erstaunliche Natürlichkeit und die liebevolle Kleinarbeit in der Nachbildung. Alle im gleichen Maßstab, alle 20 mal so klein wie das wirkliche Schiff. Die Schiffsmodellflotte des Reichsbundes deutscher



Die Flotte der Schiffsmodellbauschule auf dem Rhein bei Bingen.

Seegeltung trifft die letzten Vorbereitungen, um auf große Werbefahrt zur „Weckung und Vertiefung des Seegedankens im deutschen Volk“ über die Ströme bis tief hinein ins Binnenland zu gehen. Die „Bremen“, das Flaggschiff der Flotte, ist ihrem Element übergeben; junge Fäuste packen zu, und rasch sind Proviant, Vorräte, Werbematerial und was eine lange „Seereise“ sonst alles erfordert, im Innern des Schiffes verschwunden.

Der Leiter der Schule und Kommodore der Flotte erscheint. Frische Jungs in ihrer schmucken Uniform machen militärisch straffe Meldung. Es sind die jugendlichen Kommandanten, leitende Ingenieure und Erbauer zugleich, die Schiffe und Besatzung seeklar melden. Letzte Anweisung und Ermahnung des seebefahrenen „Geschwader-

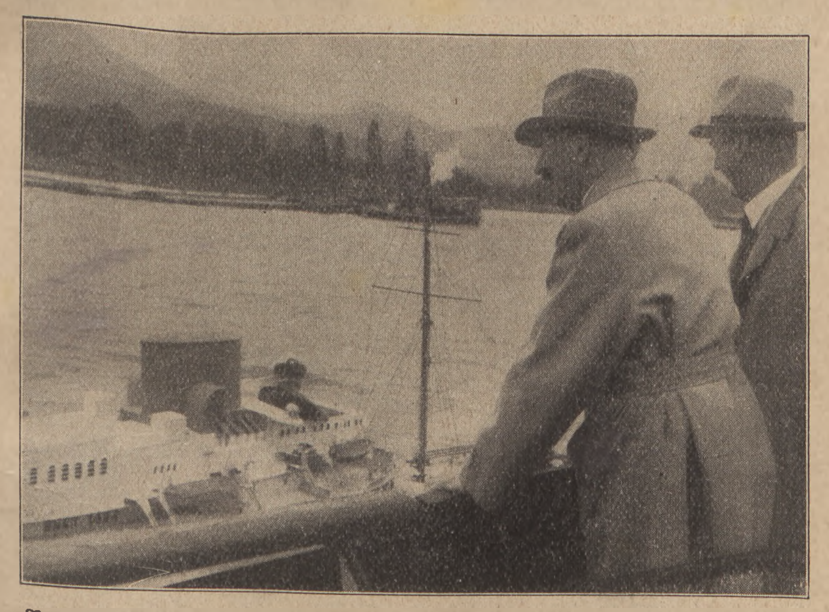
chefs". Auf der „Bremen" steigen Signale auf. Bunt flattert es an den Masten der übrigen Modellschiffe. Motore werden angeworfen, der Kommodore geht an Bord seines Flaggschiffes. „Leinen — los"! Neue Signale, und in das Knarren der Maschinentelegraphen klingen fröhlich die Pfeifen und Sirenen der ablegenden Modellschiffe. Schnell formiert sich nun ein seltsames Geschwader. In einwandfreier Kiellinie, bei sauberen Abständen sticht ein Verband von Kriegs- und Handelsschiffen in See, der geführt wird von begeisterten deutschen Jungen, die der Nation gegenüber in verantwortungsvoller Pflichterfüllung eine ernste und bedeutsame Aufgabe erfüllen sollen.

Der erste Seetörn ist nur kurz und endet bald unter einem mächtigen Kran in Berlins großem Westhafen. Noch ist der Mittelland-Kanal nicht fertig, noch ist damit das deutsche Binnenwasserstraßennetz nicht endgültig ausgebaut. Auf riesigen Lastautos, die mit festlichem Grün geschmückt sind und in weit sichtbaren Buchstaben auf das einzigartige Ereignis und die Bedeutung dieser Werbefahrt hinweisen, beginnt der Überlandtransport nach Dortmund. Der Schlachtkreuzer „Hindenburg", dessen Vorbild am 21. Juni 1919 unbesiegt von der eigenen Besatzung in Scapa Flow versenkt wurde, die „Tannenberg" vom Seedienst Ostpreußen, der Kleine Kreuzer „Königsberg" von der neu erstandenen stolzen deutschen Kriegsmarine und alle die anderen Handels- und Kriegsschiffe mögen sich eigenartig vorkommen bei der ungewohnten holprigen und „schmerzhaften" Fahrt durch das staunende Berlin, über die Straßen Adolf Hitlers bis nach Dortmund hin, dem Ausgangspunkt der eigentlichen Seereise. Daß ein ganzer, bunt zusammengewürfelter Flottenverband so mir nichts dir nichts über Land fährt, gehört wirklich nicht zu den alltäglichen Dingen. So strömen denn auch überall die Menschen zusammen und unter jubelnder Begeisterung, namentlich der Jugend, rattert und knattert der seltsame Troß mit hochragenden Aufbauten und wippenden Masten vorüber, um dann schließlich in Dortmunds Hafen vor Anker zu gehen. Man fühlt richtig das Wohlbehagen, mit dem Modellschiff nach Modellschiff in das vertraute Element des Dortmund-Ems-Kanals gleitet.

Jetzt beginnt eine neue Zeit härtester Arbeit. Der ungewohnte trockene Platz — hochaufgebockt auf dem Lastwagen — bei holpriger Fahrt hat manche Niete springen lassen; das Gestänge der Masten hat hier und da im Kampfe mit einem trutzigen Chausseebaum weichen müssen, das Ein- und Ausladen, der Staub der Landstraße haben unzählige Ausbesserungsarbeiten notwendig gemacht. Frisch und unverzagt gehen die jugendlichen Kommandanten ans Werk und bald schon wartet wieder eine schmucke Flotte auf das Signal zum Loswerfen der Leinen.

Von Ort zu Ort, von Stadt zu Stadt, von Empfang zu Empfang drehen sich unentwegt die kleinen Schiffsschrauben, stampfen und stöhnen die wenigen Maschinen-PS, um gegen das Hochwasser der Ruhr und den reißenden Strom anzukommen. Wochenlang hält der Himmel alle Schleusen geöffnet, unaufhörlich prasselt der Regen an Deck.

Alles ist seit langem vorbereitet: Massen von Menschen warten, die Spitzen der Behörden und Dienststellen, die zum Empfang erschienen sind, dürfen nicht vergeblich Ausschau halten, die festgesetzten Zeiten müssen unter allen Umständen eingehalten werden. Und es ist doch so schwer. Zwanzigmal so klein nur das Fahrzeug, jedoch zwanzigmal so stark die Wucht der anstürmenden Naturkräfte. Aber es muß geschafft werden, und es wird geschafft. — So ähnlich übrigens mag der Dienst an Bord unserer Auslandskreuzer auf großer Fahrt sich abspielen. Empfänge, repräsentative Verpflichtungen werden nur durch Reinschiff, durch immer neues Ausbessern der entstandenen



Paradieren der Modellflotte vor dem Führer bei Godesberg. Bild: Hoffmann.

Schäden unterbrochen. — Durch Film und Vorträge werden Erwachsene und Schüler mit dem tieferen Sinn der hier geleisteten Arbeit vertraut gemacht, wird ihnen die für das Volksganze lebensnotwendige Bedeutung deutscher Seegeltung zum Bewußtsein gebracht.

Nach wochenlanger, schwerer Prüfungszeit endlich entschließt sich der Wettergott, die tapfere Haltung von Schiff und Besatzung zu belohnen. Bei strahlend schönem Sonnenschein erwartet eine riesige, froh gestimmte Menschenmenge in Düsseldorf die stattliche Modellflotte, die gerade zur Eröffnung der Ausstellung „Schaffendes Volk" eintrifft. Schnell sind die Sorgen verflogen. In langem Seetörn, im Schlepp hilfsbereiter „großer" und „starker" Kameraden, geht es

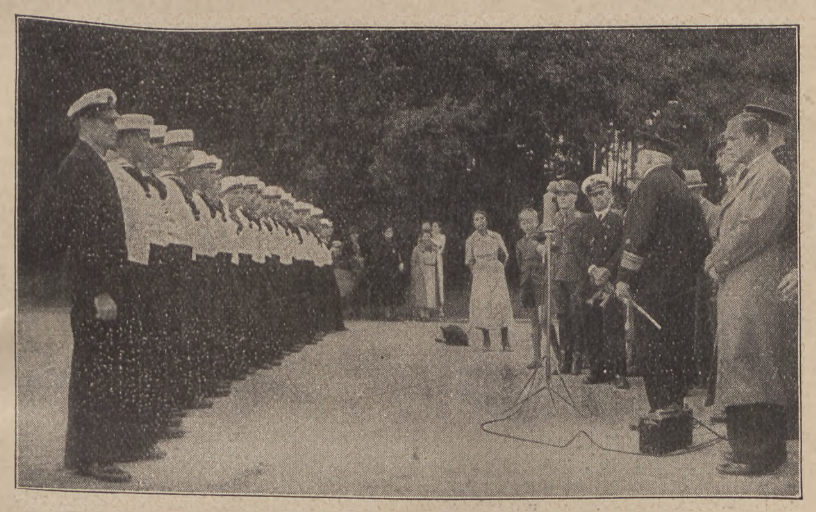
den Rhein hinauf nach Heidelberg am Neckar und nach Frankfurt am Main, um dann in einer wahren Triumphfahrt, bei festlichen Empfängen und unter dem lauten Jubel vieler Zehntausende von begeisterten Deutschen werbend und aufklärend den Rhein stromab zu befahren. Bei Godesberg soll alle bisherige Mühe und Arbeit ihren schönsten Lohn erhalten. Eines Tages läuft der Ruf von Schiff zu Schiff „Der Führer in Godesberg!" Nun feiern Seife und Feudel, Schmirgel und Putzwolle wahre Orgien; die empfindsamsten Stellen, denen so manche bitterböse Erfahrung schon zu verdanken ist, werden eingehend geprüft. Ein letzter Blick in den Spiegel, die Mütze zurechtgesetzt, und schon kommt das Signal von der „Bremen": „Im Kielwasser folgen! Genaue Abstände halten!" Gespannt werden die Bewegungen des Vordermannes beobachtet. Es ist nicht einfach, erfordert viel seemännisches Verständnis und absolutes Beherrschen der Maschine und des Fahrzeugs, um in dem starken Strom bei dem lebhaften Dampferverkehr und dem dadurch für die kleinen Schiffe schon erheblichen Seegang die vorgeschriebene Position im Verbande zu halten. Hier zeigt sich, was jeder Kommandant auf der langen Reise in stetem Kampf mit Wind und Strom an blitzschneller Entschlossenheit, an Mut und gehorsamer Unterordnung gelernt hat. Die jungen Herzen schlagen rascher. Ein schrilles Pfeifensignal vom Flaggschiff. „Ein lang — ein kurz", „Front nach Steuerbord". Aus jedem Schiff reckt sich ein Arm zum deutschen Gruß und strahlende Jungenaugen schauen gespannt auf den Führer, der vom Balkon seines Hotels winkend und lachend dankt. Nach dem Festmachen kommt Bescheid, daß der Führer am Nachmittag über den Strom setzen wird. Schnell hat der Kommodore seinen Entschluß gefaßt und Kommandanten und Besatzung entsprechend angewiesen. Rechtzeitig wird losgeworfen und im Verbande auf- und abgedampft, bis die Fähre mit dem Führer erscheint.

Der Höhepunkt der Reiseerlebnisse ist erreicht! Die Fähre ankert, der Führer winkt ein jedes Fahrzeug heran, spricht mit der Besatzung, erkundigt sich nach dem Woher und Wohin und ob auch Verlaß auf Maschine und Schiff sei. Die Aufregung ist natürlich riesengroß, das klopfende Herz möchte die Brust sprengen. Zur gleichen Zeit begegnen sich zwei gewaltige Schleppzüge. In dem aufgewühlten Strom geht Wasser über Wasser über die Fahrzeuge dahin; bedenklich folgt das Auge des Geschwaderchefs den Bewegungen seiner Flotte. Aber alles „geht in Ordnung". Ein jubelndes „Sieg Heil" auf den Führer, und schon ruft wieder der verantwortungsvolle Dienst, das Reiseprogramm. Eine Reihe zahlreicher, bunt bewimpelter Flaggenmasten, eine schwarze Mauer froh bewegter Menschenmassen kommt in Sicht und kennzeichnet die Anlegestelle für die erwartete „Hochseeflotte" des Reichsbundes deutscher Seegeltung. Fröhliche Marschmusik, ernste Worte der Begrüßung durch die Vertreter von Stadt und Staat — ein neuer Hafen, ein weiterer Abschnitt der Sommerreise ist erreicht.

Sechs Monate hat diese ereignisreiche Fahrt tief hinein in das Herz des Reiches gedauert. Den im Ehrendienst für die Erfüllung

des Führerauftrages „Weckung und Vertiefung des Seegedankens im deutschen Volk" tätigen Gau-, Kreis- und Gemeindereferenten des Reichsbundes deutscher Seegeltung ist für ihre mühevolle Erziehungsarbeit ein unschätzbarer Dienst geleistet worden: Hunderttausende Menschen sind erfaßt, sind begeistert oder zumindest angeregt worden, sich mit den Fragen deutscher Seegeltung zu befassen. Bei unzähligen deutschen Jungen ist der Wunsch geweckt worden, einst in der deutschen Kriegs- oder Handelsmarine Dienst zu tun.

Herbstliches Laub schmückt bereits den Luftschiffhafen am Templiner See, als sich wiederum ein besonderes Ereignis ankündigt. Von den zahlreichen Masten wehen die Flaggen der deutschen Reedereien,



Admiral von Trotha spricht Führung und Besatzung der Modellflotte seine Anerkennung nach erfolgreich durchgeführter Werbereise aus

immer neue Gäste strömen herbei und füllen das weite Ufergelände mit erwartungsfroher Spannung. Die bekannten Aufnahmewagen der Reichsrundfunkgesellschaft und der Wochenschauen operieren zwischen den zahlreichen Menschengruppen und treffen ihre Vorbereitungen. In feierlicher Flaggenparade werden die Flagge des Reichsbundes deutscher Seegeltung und die bunte Flagge mit dem kurmärkischen Adler der Schule gesetzt. Die Segelschiffe der Schule, das Fünfmastvollschiff „Preußen" und die „Victory" legen ab und gleiten im Schmuck ihrer zahlreichen weißen Segel stolz gegen Südwesten. Und dann ist der große Augenblick da; in der Ferne taucht die heimkehrende Flotte in schnurgerader Kiellinie auf. An der Spitze zahlreicher Ehrengäste betritt die ehrwürdige Gestalt des vom Führer und Kanzler mit der Leitung des Reichsbundes deutscher Seegeltung be-

auftragten Admirals und Staatsrats Adolf von Trotha die Nock der Anlegebrücke. Ernst und prüfend ruht sein erfahrenes, gütiges Auge auf der paradierenden Flotte. Dann wird die Brücke freigemacht; Kommandos, Zurufe, Signale: Schiff für Schiff legt in elegantem Manöver sicher an. In wenigen Augenblicken steht die jugendliche Besatzung angetreten und lauscht voller Spannung den anerkennenden Worten ihres verehrten hohen Chefs. Sechs lange Monate hat sie in schwerer, verantwortungsvoller Pflichterfüllung den für die Nation lebensnotwendigen Seegeltungsgedanken in Wort und Tat über rund 3000 Kilometer in die deutschen Lande getragen, hat sich voll bewährt, und dafür gebührt ihr der herzliche Dank. Eine kurze Würdigung der Leistung, mit der einst der verdienstvolle Kapitänleutnant (Ing.) Bartsch diese einzigartige Erziehungsstätte geschaffen hat, und ein begeistert aufgenommenes „Sieg Heil" auf den Führer und auf die Zukunft des deutschen Volkes bilden den würdigen Abschluß dieser in hoher sittlicher Verantwortung von deutscher Jugend durchgeführten nationalpolitischen Erziehungsaufgabe am gesamten deutschen Volke.

„Seefahrt ist not!"

Allerlei Wissenswertes.

Ein neues Ostsee-Fischereimuseum. In der sogenannten „Fischhalle" in Saßnitz, auf der Insel Rügen, ist ein Fischereimuseum eingerichtet worden, das eine sehenswerte Schau der Fischarten und Fangmethoden in der Ostsee bietet. Sämtliche Fische des „Nordischen Meeres" sind übersichtlich geordnet und aufgestellt. An den Wänden befinden sich Orientierungstafeln, um das Verständnis für die einzelnen Tierarten zu erleichtern. Neben Seelachs, Dorsch und Hering lernt mancher hier besonders seltene Fische der Ostseegewässer kennen, so zum Beispiel den Seewolf, den Lippenfisch, der sehr vielen unbekannt ist, oder gar den Thunfisch, der zuweilen auch in der Ostsee vorkommt. Von den seltsamen Tieren der Meerestiefe bekommt man das interessante Neunauge, die aus China eingewanderte gefürchtete Wollhandkrabbe oder die Nordische Meeräsche zu Gesicht. Da hier auch den Laien interessante Stücke, unter anderem Schiffs- und Fischkuttermodelle gezeigt werden, wird dieses neue Museum der Insel Rügen besonders im Sommer wohl einen recht regen Zuspruch finden.

*

Der Walfisch der Nordsee. Wer zum ersten Male eine Seereise macht, beispielsweise mit einem K.d.F.-Schiff, der wird, wenn ihm das Glück hold ist, Bekanntschaft mit Delphinen machen, die sich scharenweise vor dem Bug des Schiffes tummeln und es oft stundenlang begleiten. Das sind die Tümmler, Braunsoder Schweinsfische, die Wale der Nordsee, welche die kleinsten Vertreter ihrer Art sind. Sie bringen lebendige Junge zur Welt und schleppen diese, die sich an die Zitzen ansaugen, selbst in der größten Fahrt mit sich. In der Segelschiffszeit war der Tümmler ein begehrtes Jagdobjekt unserer Seeleute. Der Ruf „Tümmler vorm Bug" elektrisierte die ganze Besatzung, und bald stand ein kühner Seemann unterm Klüverbaum mit der an einer Leine befestigten und mit einem Widerhaken versehenen Harpune, um sie einem der fetten, etwa 2 m langen Meersäuger in die Flanken zu werfen. Das gab dann eine willkommene Abwechselung im einförmigen Speisezettel.

Ankerfischen.

Text und Fotos von Richard Peters-Cuxhaven.

Anker gehören zu den allerwichtigsten Ausrüstungsgegenständen eines Schiffes. Von ihrem Vorhandensein hängt oft das Wohl und Wehe eines Schiffes und seiner Besatzung ab, und ihre Aufgaben sind mannigfaltig.

Zunächst einmal sind sie Werkzeuge, mit denen sich Fahrzeuge auf Reeden und in großen Häfen am Grunde festhalten, um nicht durch den Strom oder Wind vertrieben zu werden. Seltener werden sie benötigt bei der Abwehr von Strandungen, Kollisionen und zur Unterstützung bei Anlegemanövern. Während der Nebelperioden sind sie ein nicht zu unterschätzendes Sicherheitsmoment, denn jeder Schiffsführer freut sich, wenn er bei dickem Wetter sein Fahrzeug sicher am „Schlickhaken" weiß.



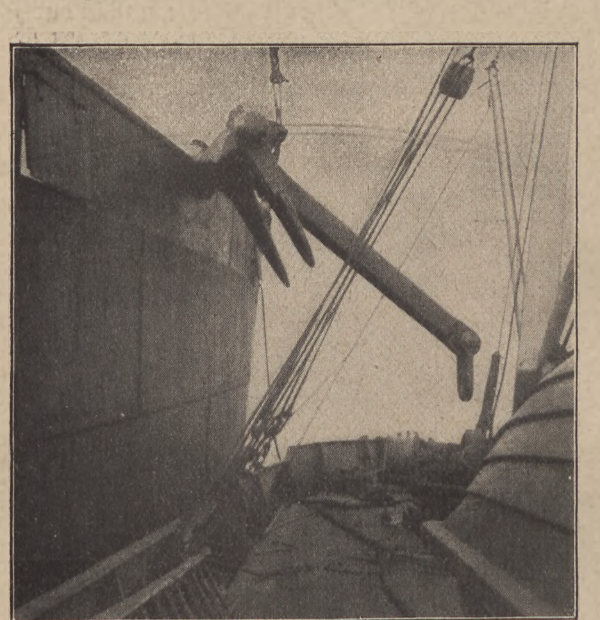
Der geborgene Anker hängt am Bug des Bergungsfahrzeugs.

Bei normalem Zuankergehen ist die Gefahr, ein Ankergeschirr zu verlieren, nicht so groß wie bei plötzlichen Ankermanövern, die durch rasch einfallende Nebel und bei Eintritt großer Kollisionsgefahren notwendig werden. Je hastiger solche Manöver aus verschiedenen Gründen ausgeführt werden müssen, um so mehr ist dann die Gelegenheit zum Verlust eines wertvollen Geschirrs gegeben. Aber Fälle, in denen ein Kettenglied über dem Vorsteven eines Schiffes abknickt, sind ebenso oft vorgekommen, wie man Ankerketten slippen mußte, die am Grunde in Wracks vertörnt waren.

„Den een sien Uhl is den annern sien Nachtigall" oder mit anderen Worten: „Des einen Verlust — des anderen Geschäft". So ist es auch mit den verlorenen Ankergeschirren. In allen großen Hafenstädten gibt es Unternehmer, die sich vorwiegend mit dem Bergen verlorener Ankergeschirre befassen und — „wenn alles ein bißchen mitläuft", dann ist es noch lange nicht das schlechteste Geschäft; denn je schwerer Anker und Ketten, um so größer auch der Bergungslohn. Nicht selten trat der Fall ein, daß der Berger in wenigen Stunden das Geschirr fand und zwei- ja auch dreitausend Reichsmark verdient hatte. Nun wird man gleich über das große Geschäft erstaunt sein, aber wie sieht es aus, wenn man bedenkt, daß die Berger

dafür auch wochenlang, ja monatelang mit ihren Schiffen klarliegen müssen? Schiffe, Unterhaltung und Besatzung kosten viel Geld und dabei sind ein paar Tausendmarkscheine bald ausgegeben.

Nicht jedes Geschäft wickelt sich schnell ab. Es gibt auch viele Haken dabei. Einmal will der Reeder das Geschirr nicht zurückhaben, oder aber es ist ein unbekanntes Geschirr gefunden worden — dann gibt es eben nicht mehr als Schrottpreis dafür. Auch der Berger kann überdies noch Pech haben und seinen Suchdraggen verlieren — dann gibt es keinen Bergelohn, sondern nur Unkosten. Etwas Glück gehört eben allemal dazu.



Ein Anker im Gewicht von 3 t wird zurückgegeben.

Ist der Verlust eines Ankergeschirrs bekanntgeworden, dann laufen die Bergungsfahrzeuge — oft sind es drei, vier und mehr — an die Unfallstelle und bringen ihren Suchdraggen aus. Mit dem Draggen, einem ankerähnlichen Werkzeug mit meist vier Armen, die sich beim Schleppen mehr oder weniger tief in den Sandboden einarbeiten, wird die angegebene Stelle unter ständigem Kurswechsel hin und her langsam abgefahren. Trifft man nun die Stelle, an der das Geschirr liegt, dann faßt ein Arm des Draggens unter die Kette, und das Steifkommen des Suchgeschirrs verrät dem Berger an Deck, daß er einen „Haker“ hat. Die Maschine wird gestoppt und der Draggen langsam eingehievt. Hat er das Glück, die Kette ziemlich am Ende gefaßt zu haben, dann ist das Einhieven des Geschirrs wesentlich einfacher, als wenn der Draggen auf halber Kettenlänge gefaßt hat. In beiden Fällen aber muß die Kette an Deck gehievt werden, was bei den schweren Geschirren von großen Dampfern, deren Anker allein schon 120 bis 140 Zentner wiegen, eine Knochenarbeit erfordert.

Meter um Meter wird das Geschirr mit der Gien (einem Flaschenzug) durch die starke Winsch eingezogen, und nicht selten nehmen die dicken Kettenglieder den ganzen vorhandenen Decksplatz ein. Der schwere Anker dagegen bleibt vorn am Bug hängen. Mit großer Schlagseite und mit — „Schmunzeln" schippert der Berger in den Hafen, den die „Erfolglosen" schon einige Stunden vorher aufgesucht haben.

Nicht immer geht die Bergung eines Geschirrs so glatt vor sich, wie eben geschildert. Oft dampfen die Berger tagelang auf der Stelle hin und her, besonders wenn sie keine genaue Peilung haben oder die Versandung ein Auffinden unmöglich macht. Doch Ausdauer kann auch hier manchmal zum Erfolg führen. Auch die Krabbenfischer „entdecken" hin und wieder ein Geschirr, wenn sie nämlich mit ihrer Krabbenkurre drin hängen geblieben sind. Sie slippen dann meistens ihr mit einer Boje markiertes Fischgeschirr, holen den befreundeten „Ankerfischer" und teilen nachher den „Raub."



Geborgene Ankerkette wird an den Dampfer zurückgegeben.

Hierbei sind schon die seltensten Exemplare von Ankern ans Tageslicht befördert worden. Neben brauchbaren Stockankern von alten Segelschiffen wurden morsche und dünngerostete Veteranen gelandet, die „aus Störtebeckers Zeit" zu sein scheinen. Niemand hat mehr Verwendung für sie, und ihr Gewicht ist derartig gering, daß auch der Althändler keinen „damned cent" mehr dafür geben will. Dann ist der Fluch über die zerrissene Kurre himmelhoch, und anstatt „Schillinge" in den Beutel zu zählen, heißt es die Netznadel wetzen.

Die Schiffe „Scharnhorst" und „Gneisenau".

Sieht man von kleineren Einheiten, wie Fischdampfern und Küstenfahrzeugen ab, so kommt man zu der Feststellung, daß die Namen „Scharnhorst" und „Gneisenau" als Schiffsnamen in der deutschen Kriegsmarine und der deutschen Handelsflotte bisher neunmal verwandt worden sind, „Scharnhorst" viermal und „Gneisenau" fünfmal. Es waren und sind durchweg große und schöne Schiffe, die diese stolzen Namen führten und führen. Es kann nichts schaden, wenn, ehe auf das eigentliche Thema eingegangen wird, kurz auf die beiden Männer hingewiesen wird, nach denen die neun Schiffe benannt wurden.



S. M. S. Kreuzerfregatte „Gneisenau" (1879).
(Aus der Bildersammlung des Museums für Meereskunde)

Gerhard Johann David Scharnhorst wurde als Sohn eines Bauern am 12. November 1755 in Bordenau (Hannover) geboren, war erst in hannoverschen und ab 1801 in preußischen Militärdiensten. 1804 wurde er geadelt, wurde Direktor des Kriegsdepartements, später Generalstabschef und Inspekteur der Festungen und des Pionierkorps. Nach der Konvention von Tauroggen bereitete der hervorragende Organisator die preußische Armee zu den Freiheitskriegen vor und starb am 28. Juni 1813 an einer Wunde, die er als Generalstabschef Blüchers am 2. Mai 1813 bei Großgörschen erhalten hatte.

Graf August Neithardt von Gneisenau wurde am 27. Oktober 1760 in Schildau (Prov. Sachsen) geboren und 1782 Offizier in einem ansbachischen Regiment, mit dem er in Amerika kämpfte. 1786 trat

er in preußische Dienste, verteidigte 1807 Kolberg, wirkte später zusammen mit Stein und Scharnhorst in der Vorbereitung zu den Freiheitskriegen und entschied 1815 als Generalstabschef Blüchers durch das rechtzeitige Eingreifen der peußischen Truppen die Schlacht bei Waterloo. Er starb als Generalfeldmarschall am 24. August 1831 in Posen.

Von diesen beiden Namen erschien zur Benennung eines Kriegsschiffes der Name „Gneisenau" zuerst bei der Taufe der Kreuzerfregatte „Gneisenau" am 4. September 1879 auf der Kaiserlichen Werft in Danzig. Die Größe betrug 2800 Tonnen Wasserverdrängung, die Maschine erzeugte 2500 PS und gab mit einer zweiflügeligen Schraube dem Schiff eine Geschwindigkeit von 12 Knoten. Die Bewaffnung bestand aus zehn 15 cm-Ringkanonen, zwei 8,8 cm-Schnellfeuergeschützen und 6 Revolver-



Dampfer „Gneisenau" (1903). Bild: Norddeutscher Lloyd.

kanonen. Die Besatzungsstärke betrug 469 Mann. Nach geraumer Zeit und Kreuzfahrten durch alle Meere wurde die „Gneisenau", wie ihre Schwesterschiffe „Moltke", „Stein" und „Stosch", zum Schulschiff umgewandelt und fuhr als solches abwechselnd nach Westindien und dem Mittelländischen Meer. Am 16. Dezember 1900 strandete die „Gneisenau" infolge eines an diesem Sonntagmorgen überraschend aufgekommenen Sturmes an der Mole von Malaga. 36 Mann mußten ihr Leben lassen, darunter der Kommandant, Kapitän zur See Kretschmann und der I. Offizier, Kapitänleutnant Berninghaus.

Vor 35 Jahren entschloß sich der Norddeutsche Lloyd, Bremen, einer neu zu erbauenden Schiffsklasse von Reichspostdampfern für den Verkehr nach Ostasien und Australien die Namen berühmter deutscher Feldherrn zu geben, und so entstanden die Postdampfer

„Roon", „Zieten", „Seydlitz", „Gneisenau", „Scharnhorst", „Kleist", „Lützow" „Yorck", „Bülow" und „Derfflinger".

Der Reichspostdampfer „Gneisenau" lief im März 1903 auf der Werft des Stettiner Vulkan vom Stapel und kam ein Jahr später in Dienst. Größe 8185 B.-R.-T. Maschinenstärke 5000 PS., Geschwindigkeit 14 Knoten. Zumeist wurde die „Gneisenau" im Dienst nach Australien, weniger nach Ostasien beschäftigt. Zwischendurch wurde auch einmal eine Reise nach New York gemacht. Auf der Ausreise nach Australien war die „Gneisenau" am 31. Juli 1914 in Antwerpen eingetroffen. (Warum ließ man das Schiff überhaupt von Bremerhaven abgehen?) Als Antwerpen gefallen war, versenkten die Engländer den Dampfer als Hindernis im Fahrwasser der Schelde quer zum Strom. Das Schiff lag platt auf der Steuerbordseite. Nach langwierigen Verhandlungen übertrug das Gouvernement im Juli 1916 den Auftrag zur Hebung des Dampfers an die Firma Dyckerhoff & Widmann A. G. Anfang Januar 1917 gelang die Hebung und Aufrichtung des Dampfers, der am 23. Mai 1917 nach dem Scheldekai geschleppt werden konnte. Später brachte man ihn ins Dock und versetzte ihn wieder in seinen ursprünglichen Zustand. Bei der Räumung von Antwerpen 1918 fiel das Schiff dann in die Hände der Belgier.

Anders war das Schicksal des Reichspostdampfers „Scharnhorst". Er lief im Mai 1904 auf der Werft von Joh. C. Tecklenborg in Geestemünde vom Stapel, war 8388 B.-R.-T. groß und lief mit den 6000 PS. seiner Maschine etwa 14¹/₂ Knoten. Bei Kriegsausbruch lag das Schiff in Bremerhaven und wurde als Geschwader-Lazarettschiff in Dienst gestellt, aber bald, als der Seekrieg die bekannte beharrende Wendung nahm, an die Reederei zurückgegeben. Dann wurde „Scharnhorst" im September 1917 erneut in Dienst gestellt, dieses Mal aber als Truppentransportschiff zur Ueberführung von Feldgrauen nach Oesel und Dagö. Nach erledigter Aufgabe wurde der Dampfer am 15. Oktober nach Bremerhaven entlassen. Nach dem unglücklichen Kriegsausgang mußte auch die „Scharnhorst" ausgeliefert werden und gelangte in französischen Besitz, wo sie den Namen „La Bourdonnaise" erhielt.

Kehren wir nunmehr zur Kriegsmarine zurück, so können wir feststellen, daß sowohl die ehemalige Kaiserliche Marine, wie die Kriegsmarine des Dritten Reiches, bei der Benennung von Kriegsschiffen diese beiden Namen immer gleichzeitig vergaben. So kam es, daß im Jahre 1906 fast gleichzeitig die Panzerkreuzer „Scharnhorst" und „Gneisenau" vom Stapel laufen konnten, dieser auf der Weserwerft in Bremen und die „Scharnhorst" bei Blohm & Voß in Hamburg. Beider Schiffe Schicksal ist aufs engste miteinander verbunden. Sie standen treu zusammen im Leben und fielen zusammen. Sie hatten eine Wasserverdrängung von je 11600 t, drei Maschinen mit 26000 PS und liefen im Höchstfall 23,8 Knoten. Die Bewaffnung bestand aus acht 21 cm, sechs 15 cm und achtzehn 8,8 cm Geschützen, sowie vier Torpedorohren. Die normale Besatzungsstärke betrug 764 Mann. Beide Panzerkreuzer wurden sogleich nach ihrer Fertigstellung für

das ostasiatische Kreuzergeschwader bestimmt. „Scharnhorst“ wurde Flaggschiff des Geschwaderchefs.

Auf einer Reise durch die Südsee begriffen, wurden beide Schiffe vom Kriegsausbruch in Ponape (Karolinen) überrascht. Es folgte der bekannte Marsch durch die Südsee, die siegreiche Seeschlacht bei Coronel und dann die dramatische Seeschlacht bei den Falklandsinseln, die mit dem Untergang beider Panzerkreuzer endigte. Die Schlacht begann um 12 Uhr 55 Min. Um 1 Uhr 20 Min. ließ Graf Spee an die kleinen Kreuzer „Leipzig“, „Nürnberg“ und „Dresden“ das Signal geben: „Entlassen! Versuchen Sie zu entkommen!“ An die „Gneisenau“ aber ließ er signalisieren: „Dem Führer folgen!“, worauf beide Panzer-

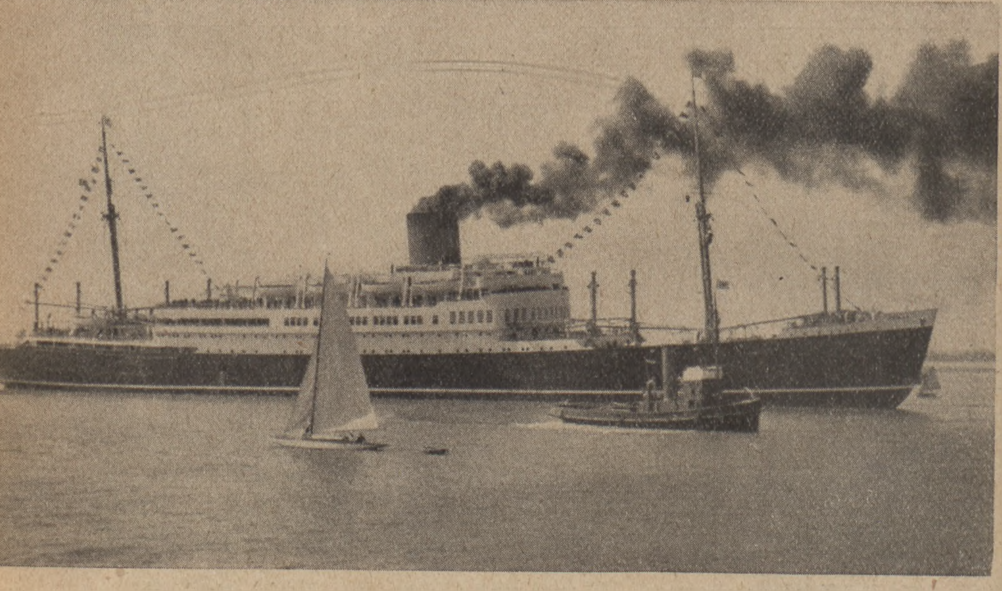


S. M. S. Panzerkreuzer „Scharnhorst“ (1906). Bild: Historia-Photo.

kreuzer auf den Feind zudrehten. Die gewaltige artilleristische Ueberlegenheit der englischen Schlachtkreuzer „Invincible“ und „Inflexible“ mit ihren sechzehn 30,5 cm-Geschützen wurde unseren Panzerkreuzern zum Verderb. Die artilleristische Ueberlegenheit der Gegner betrug etwa das vierfache der deutschen Leistungsfähigkeit. Mit wehenden Flaggen ist „Scharnhorst“ um 4 Uhr 17 Min. mit der gesamten Besatzung und „Gneisenau“ um 5 Uhr 42 Min. gesunken. Die Namen dieser beiden heldenmütigen Panzerkreuzer sind in die Geschichte eingegangen!

Bisher war nur von Schiffen die Rede, die vor dem Kriege erbaut worden waren. Nunmehr haben uns aber die letzten Jahre neue Schiffe beschert, welche die kostbaren Namen „Scharnhorst“ und

„Gneisenau" tragen. Der Norddeutsche Lloyd ließ eine aus drei schnellen Dampfern bestehende Schiffsklasse erbauen und benannte die Dampfer „Scharnhorst", „Potsdam" und „Gneisenau". Dampfer „Scharnhorst" ist auf dem Werk Weser der Deutschen Schiffs- und Maschinenbau A. G. in Bremen erbaut worden und lief im Dezember 1934 in Anwesenheit des Führes vom Stapel. Im Mai des Jahres 1935 wurde die „Scharnhorst" in den regelmäßigen Dienst nach Ostasien eingestellt und hat sich nach Ueberwindung einiger anfänglicher „Krankheiten" seither glänzend bewährt. Die „Scharnhorst" ist 18184 B.-R.-T. groß und hat turbo-elektrischen Antrieb, d. h. in Turbinen wird die



Schnelldampfer „Scharnhorst" (1935). Bild: Norddeutscher Lloyd.

Kraft gewonnen, um durch Inbetriebsetzung von Dynamos elektrischen Strom zu erzeugen, der in Kabeln (unter Fortfall der Schraubenwellen also) nach dem Heck hingeleitet wird, wo die Schrauben durch Propellermotore, die der elektrische Strom in Bewegung setzt, gedreht werden. „Scharnhorst" hat eine Geschwindigkeit von 20 Knoten.

Das Schwesterschiff „Gneisenau" wurde auf der gleichen Werft erbaut und lief dort im Mai 1935 vom Stapel. Seine Größe beträgt 18160 B.-R.-T., die Geschwindigkeit ist die gleiche, wie bei seinem Schwesterschiff, jedoch besteht ein Unterschied in dem Antrieb, der durch Dampfturbinen direkt erfolgt, also genau so wie auf den Schnelldampfern „Bremen" und „Europa". Im übrigen sind sich beide Dampfer sehr ähnlich.

„Scharnhorst“ wird geführt von Kapitän Walter Stein, der als Oberleutnant zur See d. R. während des Krieges U-Bootskommandant gewesen ist, nachdem er vorher als rechte Hand des Kapitänleutnants Rose dessen berühmte Fahrten mitgemacht hat. „Gneisenau“ wird von Kapitän E. Hengstenberg geführt.

Das Jahr 1936 brachte uns auf der Marinewerft in Wilhelmshaven und den Deutschen Werken in Kiel die Stapelläufe der 26 000 t großen Schlachtschiffe „Scharnhorst“ und „Gneisenau“. Beide Male war der Führer anwesend. Augenblicklich befinden sich beide Schlachtschiffe noch im Ausbau. Jedes der beiden Schlachtschiffe hat eine Länge von 225 m, eine Breite von 30 m und einen Tiefgang von 7,5 m. Die Wasserverdrängung jedes der beiden Schiffe beträgt 26 000 ts, und die Artillerie besteht aus je 9/28 cm-Geschützen und 12/15 cm-Geschützen. Es werden Spitzenschiffe der deutschen Kriegsmarine, wie es die beiden Lloydschnelldampfer im internationalen Reiseverkehr zwischen Europa und Ostasien unbestritten sind.

Wünschen wir also den vier Schiffen der Kriegs- und Handelsmarine, welche die teuren Namen „Scharnhorst“ und „Gneisenau“ tragen, allezeit glückliche Fahrt! Hbt

Hafenkonzert aus Hamburg.

Abgesehen von den Reichssendungen des deutschen Rundfunks bei wichtigen nationalen Anlässen, die für das Schicksal des deutschen Volkes von Bedeutung sind, gibt es keine andere Sendung des Rundfunks, die mit gleicher Regelmäßigkeit von allen deutschen Reichssendern aufgenommen wird, wie das Hamburger Hafenkonzert. Im Sommer, wenn die große Masse der Fremden nach Hamburg strömt, wird von vielen die Gelegenheit wahrgenommen, an diesem sonntäglichen Hafenkonzert teilzunehmen.

Man beschafft sich eine Zulassungskarte von der Schiffahrtsgesellschaft, auf deren Schiff die Uebertragung stattfindet und muß schon recht früh aus den Federn, wenn man den Anfang miterleben will. Punkt 6 Uhr geht es los. Da läuten die Glocken vom Turm der Michaeliskirche in der Nähe des Hafens 5 Minuten lang, dann setzt die jeden Sonntag spielende Kapelle unter Leitung von Kapellmeister Karl Becker mit einem Choral ein, hierauf brüllt die Dampfpfeife oder der Heuler das Kompagniesignal der betreffenden Reederei hinaus (Lang — kurz-Hamburg-Amerika Linie, lang, lang — kurz-Hamburg-Süd, lang — lang — lang-Norddeutscher Lloyd und lang — kurz — lang-Deutsche Afrika-Linien) und nun singt Käppen Herbert, ein wohlbeleibter biederer Seemann, sein Lied:

Wacht auf ihr Schläfer, groß und klein,
Es wacht schon längst der Kapitain,
Er ruft euch guten Morgen zu,
Wacht auf, ihr Schläfer, aus der Ruh'!“

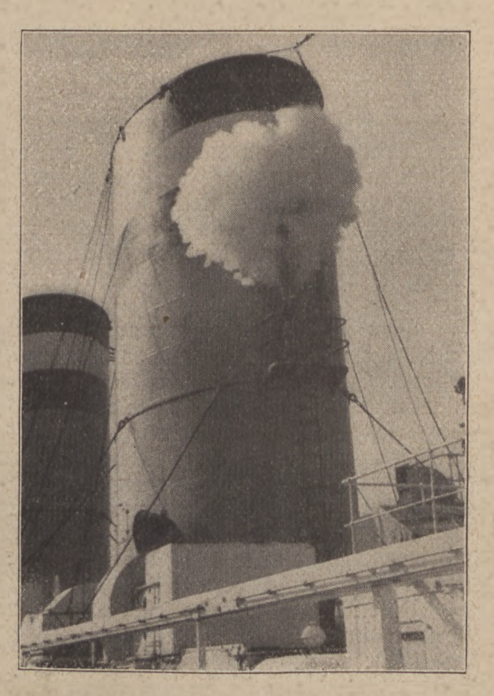
Ein flotter Marsch hinterher und nun die Morgenbegrüßung durch Kurt Esmarch, den Ansager des Reichssenders Hamburg, für alle Hörer der deutschen Sender in Stadt und Land, die Volksgenossen im Auslande und „all uns lewen plattdütschen Landslüt binnen un buten.“ Sodann wickelt sich das gewöhnlich aus 15 Musikstücken bestehende Konzert der aus 30 ehemaligen Militärmusikern bestehenden Kapelle ab.



Kurt Esmarch und Käppen Herbert,
die beiden Sprecher des Hamburger Hafenkonzerts.

Zwischen den einzelnen Musikstücken unterhalten sich die beiden Getreuen des Hafenkonzerts, Herbert und Esmarch, erzählen Neuigkeiten aus der Schiffahrt, beantworten Fragen aus dem Hörerkreise und belehren über interessante Themen, die mit Schiffen und Schiffahrt in Verbindung stehen. Es ist manchmal eine nicht kleine Schar von Zuhörern und Zuschauern, die sich in der Frühe des Sonntagmorgens auf der Kommandobrücke eingefunden hat, um einmal dabei zu sein, wenn das Hafenkonzert aus Hamburg gesendet wird, das

man sonst zu Hause, am Kaffeetisch oder im Bett, miterlebt. Zwischendurch, wenn die Musik spielt, kommt man dann auch wohl ins Gespräch mit beiden Sprechern. Erfährt, daß diese Sendung weit über Deutschlands Grenzen hinaus gehört wird, im Sudetenland, Pommerellen, Holland, den skandinavischen Ländern, der Schweiz, ja auch von Leuten, die wenig oder gar kein Deutsch verstehen.



Es liegt auf der Hand, daß dieses Hafenkonzert des Reichssenders Hamburg eine gute Werbung für Deutschlands Seegeltung bedeutet, den reiselustigen Hörern wichtige Fingerzeige bringt und dem Fremdenverkehr in Deutschlands größtem Seehafen dient. Zwei Stunden lang dauert diese Frühsendung am Sonntag, im Winter, wie im Sommer. Zum Schluß heißt es dann: „Auf Wiederhören beim nächsten Hafenkonzert heute in einer Woche vom Dampfer — — —", worauf dann der Brummbaß der Dampfpfeife seinen brüllenden Schlußpunkt hinterhersetzt.

Das Schiff der Zukunft.

Um die Jahreswende 1937/38 beschäftigte sich die angelsächsische Presse ernsthaft mit dem Inhalt eines Vortrages, den zwei bekannte Fachleute vor einem englischen Verein von Schiffbauern gehalten und in dem sie genaue Angaben über das ihnen vorschwebende „Schiff der Zukunft" gemacht haben. Es soll unter dem Gesichtspunkt der ständig wachsenden Konkurrenz der Luftfahrt gebaut werden und eine Größe von 100000 BRT. also 283000 Kubikmetern erhalten. („Queen Mary" = 81000 BRT, „Normandie" = 82000 BRT, „Queen Elizabeth" = 85000 BRT, „Bremen" = 51000 BRT). Der Schiffsrumpf soll in Stromlinienform erbaut werden und an der Oberseite nach außen durch dicke Glasplatten abgeschlossen werden. Weder Masten noch Schornsteine sollen angebracht werden. Die Gase aus den 6 Motoren sollen am Heck entweichen. Die Geschwindigkeit des Schiffes soll bis auf 40 Knoten gesteigert werden können, im Betrieb jedoch etwas geringer sein, so daß die Ueberfahrt zwischen Neuyork-Pier und Southampton-Pier in 84 Stunden zurückgelegt werden kann.

Schiff auf Strand!

Von Eugen Mathy.

Es ist fast neunzig Jahre her — da lag die werftneue Bark „Johanna“ — Kapitän Olderjans — im Hafen von Geestemünde und nahm 216 Auswanderer nach Baltimore an Bord. Am 28. Oktober 1852 — an einem Sonnabend — waren sie mit Sack und Pack aus Franken und Schwaben gekommen, um drüben ihr Glück oder Unglück zu suchen. Am 1. November war das Schiff seeklar, Ballast, Proviant und Trinkwasser eingenommen. Die Masten und Pumpen waren mit doppelten Kragen versehen, die Luken mit dreifachen Persenningen bezogen und gut geschalkt. Nach Seemannsbrauch, — wie es damals und auch heute noch heißt. In der Nacht zum 2. November holte die „Johanna“ aus der Geeste, ankerte auf Reede, um am frühen Morgen mit Lotsenhilfe weserabwärts ihre Jungfernreise anzutreten. — — —

Vier Uhr nachmittags wurde die Bremer Bake passiert und um acht bei der ersten Wesertonne der Lotse abgesetzt. — Anfangs hielt sich der Wind, und die Bark hielt auf westlichem Kurs in die Nordsee hinein. Um Mitternacht aber briste es schon so auf, daß die leichten Segel festgemacht werden mußten. Morgens, — es war der 3. November — ließ Kapitän Olderjans Marssegel und Untersegel reffen. Das Glas fiel jäh. Die ersten Sturzseen brachen über das Schiff; die Luken zum Zwischendeck mußten dichtgemacht werden. Der Wind schralte immer mehr und nahm an Stärke zu. Mittags blies es aus Nordwest, Windstärke 10! Und dazu die flachen Sände vor den friesischen Inseln in Legerwall! — — —

Unten im Zwischendeck über zweihundert Passagiere — Männer, Frauen und Kinder, die nie die See gesehen hatten, die glaubten, das Ende sei nahe. Die kleine Bark arbeitete schwer in der kurzen, hohlen See, die auf diesen geringen Tiefen steht. Kapitän Olderjans und sein Obersteuermann Schnelle — beide aus Bremen — beide erfahrene, tüchtige Seeleute erkannten die Gefahr, bei auflandigem Wind die Küste in Lee zu haben, und versuchten, soviel wie möglich Nord zu gewinnen. Hin und her wurde gekreuzt, aber bei dem Sturm war kein Fortkommen. So ging es die ganze Nacht. Am nächsten Morgen — am 4. November — flaute es ab, sodaß mehr Segel gesetzt werden konnten. Die „Johanna“ stand jetzt ungefähr auf der Höhe von Norderney. Land war nicht in Sicht. Da das Schiff etwas Wasser machte, mußte die Wache an die Pumpen. — — —

Die Freude war nicht von langer Dauer; mittags nahmen Wind und See wieder zu, und abends wehte ein Kuhsturm aus Westnord-
Beim Bergen des Großbramsegels kam der Matrose Jürgen
von oben, aber an Rettung war bei dem Wetter nicht zu
Nachts zwei Uhr peilte das Leuchtfeuer von Helgoland in
Seemeilen ab. Der nächste Tag brachte keine Besserung,
Nacht nicht. Unerbittlich hämmerten die Seen über das

Schiff. Das Wasser im Raum stieg, sodaß die Freiwache mit an die Pumpen mußte, um das Schiff lenz zu halten. Regen und Hagelböen nahmen jede Sicht; immer noch heulte der Sturm in unverminderter Stärke.

In der naßgrauen Morgendämmerung kam Land in Sicht, in Lee, — das Lot gab zwölf Faden Tiefe! — Segel wurden gesetzt, was Rigg und Tuch halten wollten, um frei zu segeln. Aber es war



Auf dem Borkum-Riff gestrandeter Dampfer. Bild: Christian.

schon zu spät. Sturm und Strömung setzten das Schiff auf Land zu. Morgens um 10 — es war der 6. November, — stieß es zum ersten Male hart auf. Brecher kamen über. Die Bark kam nochmal flott, für Augenblicke aber nur, dann saß sie fest. — Die furchtbare Brandung rollte das Schiff quer zur See, schlug Schanzkleid und Deckshäuser in Stücke und spülte fort, was sie fassen konnte. — — —

Masten kappen! Kapitän Olderjans wußte, was für ein schweres Stück Arbeit er forderte. Möglich aber, daß das Schiff, von der Last

erleichtert, dann auf ebenen Kiel kam. Vortopp und Besanmast fielen klar vom Schiff, nur der Großmast kam auf, zertrümmerte die Kampagne und schlug das Kajütsdach ein. Die unbarmherzige See holte sich ihre Opfer. — — —

Die Dorfbewohner von Spiekeroog kannten ihre Küste; sie wußten, was kam, wenn ein Schiff bei solchem Sturm sich nicht freisegeln konnte. Da war Rettung unmöglich. — Schon in der Frühe hatte man von der Insel aus die Bark gesehen, sah, wie das Schiff durch die Brandung ging, sah die furchtbare Not und konnte doch nicht helfen. Damals — 1852 — gab es noch keine Stationen zur Rettung Schiffbrüchiger, und das Gemeindeboot, welches im Portal der kleinen Dorfkirche stand, war dieser Höllensee nicht gewachsen. — — —

Die ersten Leichen trieben an; dann Wrackteile, darunter der ganze Besansmast. Ein Schwein kam angeschwommen und blieb am Leben. Proviant und Ladung wurden von der See auf den Strand gewaschen. Von drüben, vom Wrack, konnte man das Schreien der vielen Menschen hören und war doch machtlos.

Bei Hochwasser war die „Johanna" gestrandet. Nachmittags konnten bei ablaufendem Wasser die ersten Menschen mit Leinen vom Wrack übergeholt werden. Unter Einsatz ihres eigenen Lebens bargen die Insulaner bis zum Einbruch der Dunkelheit an Lebenden und Toten, was noch an Bord war. Als Letzter verließ Kapitän Olderjans sein Schiff. Die Jungfernreise der „Johanna" hatte schon nach acht Tagen in See und Not ihr Ende gefunden. Achtzig Menschen hat die See vor Spiekeroog gefordert und nur 28 wieder hergegeben.

Gestrandeter Heringslogger an der Küste von Sylt. Bild: Pförtner, Westerland.



Im kleinen Dorf in der Mitte der Insel fanden die Schiffbrüchigen liebevollste Aufnahme und Pflege. Es war garnicht so einfach, denn die Gemeinde zählte damals selbst kaum mehr als zweihundert Seelen, aber es war niemand, der nicht gern sein Bett den völlig Erschöpften abtrat. Zum Glück besserte sich das Wetter schnell, sodaß noch in der Nacht das Fährboot nach Neuharlingersiel übersetzen konnte, um Lebensmittel zu holen. Der Strand war am nächsten Tage besät mit Wrackgut; was geborgen werden konnte, wurde zum Dorf gefahren und den Besitzern wieder zugestellt. Der Ort glich einem Trödlerladen; überall hingen die durchnäßten Habseligkeiten zum Trocknen. Vieles war verloren gegangen, teilweise auch das bißchen Geld, das die Auswanderer bei sich hatten. Schwer war die Verständigung untereinander; waren es auch alles Deutsche: der schwäbische Dialekt in Reinkultur war unseren Insulanern eine Fremdsprache. — Am nächsten Tage trafen die Behörden aus Esens ein, um die Toten zu identifizieren. Tags darauf wurden sie auf dem Strandfriedhof von der ganzen Gemeinde bestattet.

Inzwischen war das Unglück im Lande bekannt geworden. Die Stadt Oldenburg schickte als erste hundert Reichstaler und große Pakete mit Kleidungsstücken. Auch in Bremen wurde gesammelt, und Pastor Doden auf Spiekeroog konnte tausend Taler unter die Emigranten verteilen. Der Expedient des Schiffes, der aus Bremen gekommen war, beförderte die Auswanderer in viertägiger Reise über Wittmund, Brake nach Bremerhaven.

Nur die wenigsten hat das Unglück abschrecken können. Amerika galt noch als Land der goldenen Freiheit, als Paradies auf Erden. —

Als die „Wilhelmine" am 8. Dezember von Geestemünde nach Baltimore in See ging, waren die meisten der überlebenden der „Johanna" unter denen, die Deutschland den Rücken kehrten.

Der Bestand der Welthandelsflotte.

Wenn auch der Schiffsbestand der Welthandelsflotte durch Neubauten und Abgänge täglichen Veränderungen unterworfen ist, so gibt die nachstehende Uebersicht über den Besitz der einzelnen Länder an Handelsschiffen dennoch einen guten Begriff von ihrer Seegeltung. Mitte 1937 bestand die Welthandelsflotte aus 31 183 Schiffen mit 66 286 024 BRT. Sie verteilten sich wie folgt:

Großbritannien	9 711	Schiffe	20 629 509	BRT	31,1 %
Dänemark	693	„	1 117 987	„	1,7 %
Deutschland	2 191	„	3 937 241	„	5,9 %
Frankreich	1 366	„	2 870 249	„	4,3 %
Griechenland	813	„	1 855 435	„	2,8 %
Holland	1 416	„	2 634 321	„	4,0 %
Italien	1 270	„	3 212 634	„	4,8 %
Japan	2 564	„	4 475 110	„	6,8 %
Norwegen	1 901	„	4 347 612	„	6,6 %
Schweden	1 249	„	1 501 969	„	2,3 %
Spanien	867	„	1 054 682	„	1,6 %
Ver. St. v. Amerika	3 485	„	12 429 613	„	18,8 %

Der Heiligabendfang!

Von Siegfried Piepkorn, Dievenow.

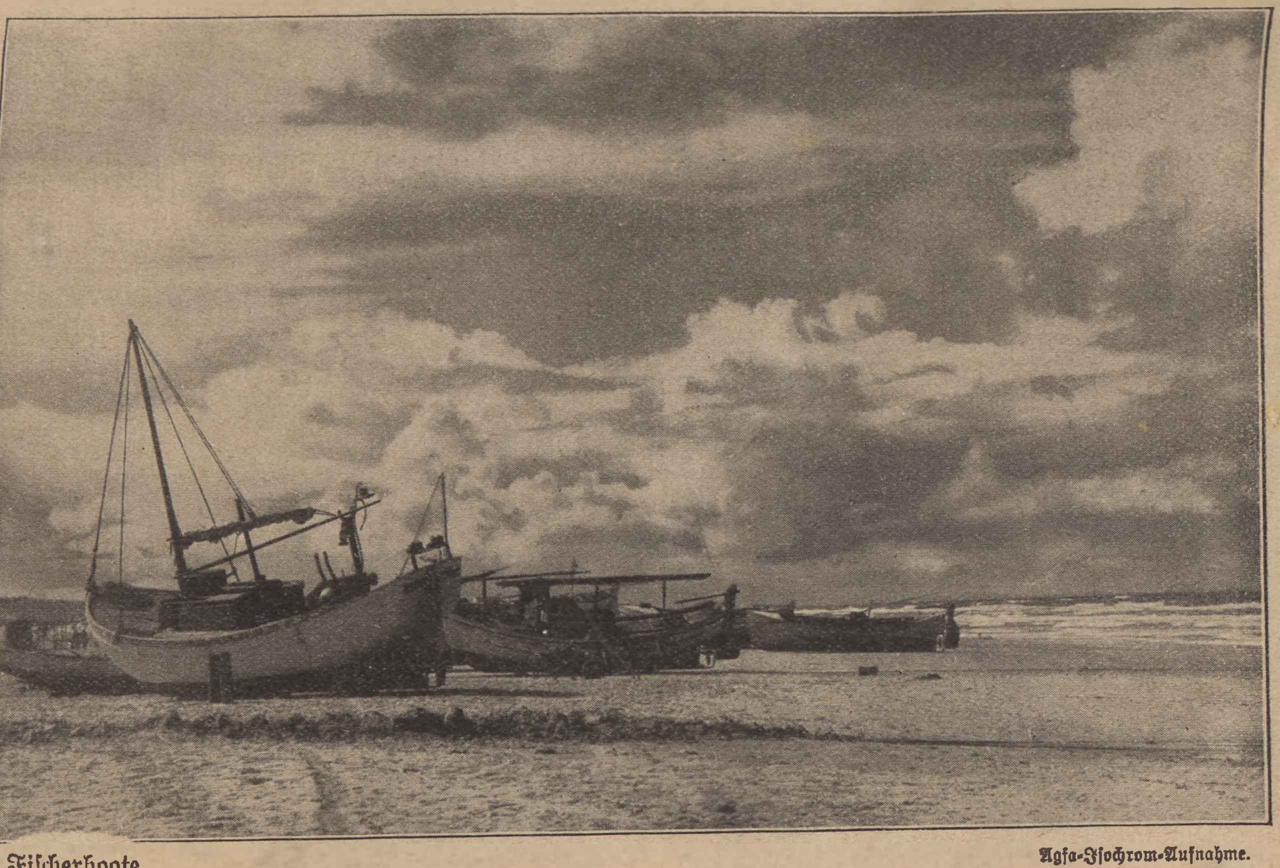
Klingend pfiff der Nordost über den hartgefrorenen Strand des kleinen Fischerdorfes an der Ostsee. Die See warf kleine Eisstückchen auf den Sand und versuchte so die ersten Eisdünen zusammenzuschieben.

Es war Heilig-Abend!

Längs der kleinen Mole an der Westseite des Dorfes kam langsam gegen den Einstrom ein Fischkutter gedampft. Am Molenende ging er ganz langsam, es schien, als überlege das kleine Fahrzeug noch, ob es gerade heute am Heilig-Abend notwendig sei, nach See zu dampfen. Dann aber hatte es den Strom überwunden, wie alle Morgen verneigte es sich grüßend vor der ersten Dünung und nahm gleich hinter der schwarzen Ansteuerungstonne Kurs nach Westen!

Achtern im kleinen Ruderhaus saß der Fischer, die Beine fest gegen Stützen des Motorniederganges gestemmt, das kleine Ruderrad zwischen den Fäusten. Es roch nach Gasöl und Petroleum. Er sah nach dem Kompaß, dann nach der Uhr und dann gab er dem Motor noch ein wenig Brennstoff mehr. — Mit dem Fischer war heute nicht gut zu pflügen, das schien auch Christian, der Junge, eingesehen zu haben, der sich vorn' im Logis mit dem eisernen Ofen beschäftigte und garnicht erst an Deck kam. Konnte es auch etwas Widersinnigeres geben als diesen Fischfang heute am Weihnachts-Heilig-Abend? Das war genau so ein Widersinn wie der Fischer selbst, der da achtern am Ruder saß. Weil er zu Hause irgendeinen Krach mit der Frau gehabt hatte, war sein Eigensinn erwacht, und er hatte es gemacht wie immer in solchem Falle: da er merkte, daß er sich in seinem häuslichen Reich nicht gegen sein beredtes Weib durchsetzen konnte, zog er sich in das Reich zurück, in dem er sich als unumschränkter Herr fühlte: auf die See!

Am liebsten hätte Christian geheult, trotz seiner sechzehn Jahre. Er versprach ein guter Fahrensmann zu werden, aber wie alle Fischer, hatte er auch Gemüt. Wie oft hatte er in den letzten Wochen an die drei Tage Weihnachten gedacht! — „Tja“, — meinte er laut, — „damit ist es ja nu woll vorbei!“ — Wenn man auch am nächsten Abend mit der Ware nach Swinemünde einlief, vor dem zweiten Festtag war man nicht zu Hause und am dritten wurde bereits wieder gefischt. Er seufzte, nein wirklich, heute machte ihm sein Beruf keine Freude! — Rief da nicht jemand?? Der Fischer achtern! Es war Zeit zum Auswerfen. Schnell klabasterte er die kleine Treppe hoch an Deck. Der Motor war schon ausgekuppelt und eben warf der Fischer die kleine grüne Glaskugel über Bord, die das Netz über Wasser kennzeichnet. Der Kutter, ohne Fahrt, warf sich unruhig hin und her, während die beiden Männer achtern und vorn' das schwere Schleppnetz über die Reeling fierten. Die Scheerbretter platschten hinterher, von den Trommeln der Winde lief surrend der Draht ab.



Fischerboote. Agfa-Isochrom-Aufnahme.

Der Motor wurde eingekuppelt und der Kutter begann langsam vor dem Winde dahin zu scheeren. Der Wind nahm zu, das Fahrzeug stampfte unruhig. Der Fischer schnupperte mißtrauisch in den Wind, als könne er ihn riechen. „Segel up!“ sagte er kurz. Das kleine Hilfssegel wurde gesetzt, das Fahrzeug lag nun wesentlich ruhiger. Der Nordost kommt durch — dachte Christian, der Jung, als er wieder nach vorn ins warme Logis kletterte, — vielleicht wird er zum Sturm und wir müssen nach Hause. — In solch' froher Hoffnung warf er sich auf die Koje und versuchte ein wenig zu druseln.

Der Fischer achtern hatte das Ruder festgeklemmt und stapfte an Deck auf und ab. Er peilte die Landmarken. Hoch ragte der schneebedeckte „Kiekberg“ über die See. Steuerbord voraus warf der Leuchtturm von Osternothafen seine Strahlen über den Strand. Es war bald vier Uhr nachmittags und dunkelte stark.

So ganz wohl war dem Fischer heute denn doch nicht zumute, denn diese Fischerei war gegen alle Tradition in diesem Beruf. Ach was, ob er sich nun auf dem Sofa räkelte oder hier die Ruderbank drückte — und der Markt brauchte Ware. Da diese drei Tage so gut wie alle Fischer auflagen, konnte er mit einem guten Preis rechnen.

Da, ein kurzer Ruck! Leise klang achtern der Draht, an dem das schwere Netz nachschleppte. „Donnerwetter“, — dachte der Fischer laut, — „etwa eine Hacht?“ Unmöglich, hier konnten keine Steine liegen! Einen kurzen Blick noch warf er zum Ufer, dann verschwand er im Ruderhaus. Christian kam ein wenig schläfrig von vorn! Jeder Seefischer wacht auf, geht das Fahrzeug langsamer, oder wird der Motor ausgekuppelt, da mag der Schlaf noch so fest sein! — Knirschend rollte die Motorwinde Zoll für Zoll die Drahtleine auf, dann polterten die Bretter gegen die Reeling, und schließlich begannen sie mit vereinten Kräften das Netz einzuholen. Das war schwere Arbeit! Die langen Netzflügel hatte man, dann war's aber auch aus. Es rückte und rührte sich nichts mehr. „Ho' ruck!“ schrie der Fischer, und Christian sah vor Anstrengung krebsrot aus. Die verklammten Finger hatten gar kein Gefühl mehr. Der Wind kam kräftiger, es fing an zu schneien. Der Fischer krauste die Stirn, es half alles nichts, hier mußte Gewalt angewendet werden, mochte das Netz auch zum Teufel gehen. Er überlegte kurz, dann wurden die Netzenden festgemacht und die Leinen belegt. Der Kutter ging langsam Fahrt an, es gab einen kurzen Ruck und das Netz war frei, wenn auch zerrissen. — Sie zogen das Garn an Bord. „Verflucht“, schimpfte der Fischer, die halbe Unterseite des Netzes war am Grund geblieben, ein ganzer Tag Arbeit war damit sicher! Irgendein alter Schiffsanker von anno dazumal, den der letzte Sturm wieder aus dem Sande gespült hatte, mochte das Hindernis gewesen sein. Klippen waren hier nicht, denn er bildete sich ein, den Grund hier zu kennen, wie das blankgewaschene Deck seines Fahrzeuges.

Ja, für heute war nun der Fang aus! — „Segel weg,“ kommandierte er mürrisch und warf einen feindseligen Blick achteraus, wo noch immer das Licht des Leuchtturmes durch das leichte Schnee-



Heimkehr vom Fischfang. Bild: Christian.

treiben blitzte. Das Segel wurde geborgen, dann wendete der Kutter und begann mühselig gegen den Nordost zu stampfen. — Christian kam von vorn, wo er die Lampen gesetzt hatte, er sah schon wie ein Schneemann aus. Er setzte sich neben seinen Schiffer und starrte trübselig in das Licht der kleinen Kompaßlampe. Wurde der Wind nicht stärker, konnte man zu Hause ungefähr um 11 Uhr in der Stube sein. Allerdings der Weihnachtsabend war futsch. Ob dieser Fischfang am Heiligabend dem Fischer wohl leid war? Das Netz machte einen ganzen Tag Arbeit, also ging es am dritten Feiertag nicht auf See. Immerhin, — ein Tag war gewonnen! Dem Jungen wurde fast feierlich zumute. Wie mochte der Fischer rechnen? Der sprach nicht. Die kleinen Türen des Ruderhauses waren dicht, die Fensterscheiben setzten Schnee an, den der Wind dagegen trieb. Ab und zu sah der Schiffer auf den Spritkompaß. In gut zwei Stunden konnte man erst das Licht der heimatlichen Mole haben. — „Leg dich man noch ein bißchen hin," meinte er zum Jungen. Der schüttelte mies den Kopf.

Langsam war die Zeit vergangen. Der Fischer hatte trotz des Schneetreibens eines der Fenster hochgeklappt, denn man war vor der Einfahrt. Christian stand vor dem Mast und hielt mit seinen scharfen Jungenaugen Ausguck. Laut und vernehmlich heulte das Nebelsignal der Westmole durch die Nacht, und das Licht der Einfahrt strahlte wie der Heiligabendstern durch das Schneetreiben. Der Kutter ging langsam. Der Schiffer wußte: sein Heimathafen war bekannt wegen seiner schwierigen Einfahrt, und durch die lange Sandbank vor der Ostmole. Nachts war sie nur bei sichtigem Wetter ungefährlich. Und heute dieser Schnee! — Von vorn schrie der Junge und fuchtelte mit den Armen seitwärts. Richtig, — der Fischer nickte, — er sah das schwarze Etwas im Fahrwasser auf und nieder tanzen, — die Ansteuerungstonne! Schon machte sich die Einfahrtströmung bemerkbar, es hieß aufpassen! Er gab dem Motor ein wenig Brennstoff mehr. Wenn nur dieses verfluchte Schneetreiben nicht gewesen wäre!

Das Molenlicht verschwand zeitweise ganz. Gegen die Bordwand schurrte es leise. „Aha, Treibeis," dachte der Fischer, „wir sind im Fahrwasser!" Der Kutter schien nicht vom Fleck zu kommen. Das Licht der Einfahrt schien noch am selben Platz zu stehen, aber die Ansteuerungstonne hatte man verloren. Das elektrische Nebelhorn war auch nicht mehr zu hören. „Sind wir auch zu weit östlich?" dachte er laut. Mein Gott das fehlte noch, heute am Weihnachtsabend den Kutter auf die Ostmole zu setzen. Rein wie verflucht war der Tag. „Siehst du etwas?" schrie er nach vorn, aber der Junge machte nur eine verneinende Armbewegung. Da, mit einem Male unter dem Kiel ein scharrendes Kratzen. Das war Grund! Hastig warf er das Ruder herum. Nun nochmals dasselbe Geräusch, und jetzt noch stärker. Kein Zweifel mehr, man hatte die Sandbank! Er drehte auf, was der Motor ziehen wollte, vielleicht, daß man noch frei kam. Zu spät! — Mit dumpfem Druck setzte das Fahrzeug auf und stand wie ein Klotz. Der Motor mußte ausgekuppelt werden. Christian

hatte bereits das Lot ausgeworfen. „Nich' mehr zwei Faden!" schrie er nach achtern. Der Schiffer zuckte die Achseln! Da war nichts mehr zu machen! — Sie fierten den Anker weg und backbordseits außerdem noch einen Notanker. Ein Notsignal zu setzen sträubte sich der Fischer. Noch war die Gefahr nicht groß. Der Wind war stiller geworden, der Schiffer hoffte am nächsten Morgen durch Ballastauswerfen und dann durch eigene Kraft abzukommen.

„Koch' was Heißes", meinte er zu dem Jungen. Der polterte die Treppe hinunter und warf Kohlen auf das Feuer. Dicke Tränen liefen ihm dabei über die Backen. War das ein Christabend heute, beinahe umkommen konnte man dabei. Warum mußte der Schiffer auch heute in See gehen? Nichts als bitteren Schaden hatte er nun davon. — Der Schiffer ging achtern die Wache. Der Kutter lag bombenfest, da war vorläufig keine Gefahr. Der Nordost flaute merklich ab und der Schnee fiel dünner. Er blickte finster über die grummgeschwängerte See hin. Wie zum Hohn grüßte das Licht der Moleneinfahrt klar und deutlich herüber. „Ein netter Weihnachtsstern!" dachte der Fischer grimmig. —

Schläfrig grüßte die Wintersonne den ersten Feiertag. Bis zum Morgen hatten die Fischer gewacht, dann wurden sie gesehen. Zwei Hochseekutter kamen aus der kleinen Mole gedampft und näherten sich vorsichtig der Sandbank. Nach kurzer Beratung kletterten drei Fischer zu ihnen an Deck und man begann mit der Arbeit des Ballastauswerfens. Gegen Mittag war das Fahrzeug flott, es war nun nicht mehr schwer, es abzubringen. Sein Glück war gewesen, daß der Wind still geworden war. Vielleicht war er still geworden, weil es Weihnacht wurde, Christian glaubte es ganz bestimmt. Warum sollte es jetzt wohl kein Weihnachtswunder mehr geben??

Endlich Trinkwasser aus Seewasser. Geht bei einer Seefahrt das Trinkwasser aus, so ist man inmitten der Wasserwüste dem Verdursten preisgegeben. Zu Zeiten der Segelschiffahrt hat sich auf den Ozeanen manche derartige Tragödie abgespielt. Diese Gefahr drohte auch bei der Dampfschiffahrt noch, z. B. nach einer Havarie, so daß strenge Gesetze eine große Last an Frischwasser vorsehen. Das ist verwunderlich, denn man meint gewöhnlich, die dreieinhalb Gramm Salz müßten leicht aus einem Liter Seewasser herauszudestillieren sein. Das stimmt auch. Aber destilliertes Wasser ist kein Trinkwasser, und wer es dennoch genießt, bekommt Magenblutungen, da die Gewebe unter den veränderten Druckverhältnissen platzen können. Nun ist auf holländischen Schiffen ein Verfahren ausprobiert worden, nach dem das Meerwasser auf über 120 Grad erhitzt wird, um es zu verdampfen und die Bakterien zu töten. Dann pumpt man es durch ein Hydraffin-Kohlefilter und durchlüftet es stark. In dem Filter treten neue, für seine Eigenschaft als Trinkwasser wichtige Salze hinzu. Mit diesem Verfahren gelingt es vielleicht, die platzraubende „tote Last" des Frischwassers auf den Handelsschiffen loszuwerden. Die Betriebskosten der Apparatur sind billiger als das Wasser in ausländischen Häfen (das oft nicht einwandfrei ist). Ein 24 000-Tonnen-Dampfer könnte dann 900 Tonnen mehr Fracht mitnehmen, das sind 10 Prozent der gesamten Ladefähigkeit.

(Aus der „Koralle", Berlin.)

Tragödie auf dem Wattenmeer.

Nach einer wahren Begebenheit erzählt von A. Janssen.

Drei Jahre war Hein Visser ununterbrochen von Haus fortgewesen, um sich nach Seemannsart erst einmal den Wind aller Meere gehörig um die Stirn wehen zu lassen. Den letzten Winter aber hatte er auf einem Hamburger Fischdampfer verlebt, der in den eisigen Gewässern um Island, im Weißen Meere oder bei der Bäreninsel Schellfische, Rotbarsch und Kabeljau fischte. Es war ein sehr schwerer Dienst gewesen, und mancher deutsche Seemann hat dort sein junges Leben lassen müssen, aber Hein war immer glücklich zurückgekehrt, wenn auch das Schiff von der letzten Fahrt in einem vollständig vereisten Zustande in Cuxhaven eingelaufen war.

Die ganze Mannschaft war munter und besonders guter Dinge gewesen, da ihnen gerade diese Reise ein tüchtiges Stück Geld eingebracht hatte. — Nun aber wollte sich Hein doch einmal gründlich ausruhen bei der alten Mutter auf der Heimatinsel, für die seine Ankunft zum morgigen Sonntag eine besondere Überraschung sein sollte.—

So stand denn der junge Seemann vorn an Deck der „Johanna“, des alten Fährschiffes, das ihn von Emden hinüber nach Borkum bringen sollte. Der Wind kam direkt von vorne und es mußte gekreuzt werden, was die Ankunft um mehrere Stunden verzögern würde; dazu kam, daß sich der Schiffer in diesem Fahrwasser noch nicht recht sicher fühlte, da er bis vor kurzem auf der Tour Norderney-Norddeich, auf der anderen Seite der Leybucht, das Fährschiff geführt hatte.

Wacker stampfte die Johanna gegen die ankommende See, und sie hatte trotz des ungünstigen Windes nach einigen Stunden bereits die Landzunge Knock und bald darauf auch die schräg gegenüberliegende alte holländische Festung Delfzijl passiert. Zwar hatte inzwischen die Ebbe eingesetzt, aber der heftige Gegenwind ließ das Wasser nur langsam ablaufen, und so waren erst gegen Abend die Vorläufer der Südspitze von Westland auf Borkum erreicht, wenigstens hielten sowohl der Schiffer wie auch Hein Visser den gerade voraus in der diesigen Luft sichtbar gewordenen Wattenstreifen dafür. Nur der alte Bestmann wollte Einwendungen machen, aber der Schiffer ließ ihn nicht erst ausreden.

Da die Einfahrt in den Borkumer Hafen für heute nicht mehr zu erreichen war, so mußte man hier wohl oder übel vor Anker gehen, um die neue Flut abzuwarten. Dies aber verdroß Hein sehr, und nachdem das Schiff wie trocken auf dem Grunde lag und das Wasser rund herum fort war, da wollte er es versuchen, das Dorf zu Fuß zu erreichen, denn er wollte doch zu gern heute noch zu Hause sein. Daß dies sehr wohl möglich sei, gab der Schiffer zu, und so verließ denn abends gegen 8 Uhr Hein das Schiff, um, immer in der Richtung des alten Borkumer Leuchtfeuers, Strand und Dorf der Insel zu erreichen. Zwar war es bald vollständig dunkel geworden,

Sturmbrandung bei Spiekeroog.

Bild: Willms.

aber Hein schritt, solange er festen Boden unter sich fühlte, rüstig und guter Dinge dem vermeintlichen Strand zu.

So war er schon fast eine volle Stunde gegangen, obwohl er die Entfernung bis zu den Vordünen auf kaum die Hälfte geschätzt hatte, als er plötzlich vor einem Priel stand. Hein hatte ihn zum Glück noch eben rechtzeitig bemerkt und versuchte nun, ihn zu umgehen, aber ein Ende war weder in der Länge noch in der Breite zu sehen, so sehr er seine Augen auch anstrengte. — Da kommen dem jungen Seemann die ersten Zweifel an der Richtigkeit seines Weges, und als nun auch unter ihm der Boden anfängt weich zu werden, da wird es ihm zur furchtbaren Gewißheit, daß er sich garnicht auf den Dünen Borkums befindet, sondern erst auf dem „Randzel", einer sich im Südosten der Insel weit ins Meer hinein erstreckenden Sandbank, die nur stellenweise zur Ebbezeit zutage tritt und weder Weg noch Steg zur Insel enthält.

Vom Schiff war nichts mehr zu sehen, nur in der Ferne tanzten zwei kleine Lichter über dem Wasser, der Weg dorthin war aber schon überschwemmt. Inzwischen war es rabenschwarze Nacht geworden, und das Wasser stieg weiter; es reichte Hein bald bis an die Hüften. Schon machte er sich auf das Schlimmste gefaßt, da schien es ihm, als ob die zwei Lichter näher kämen. Hein begann nun aus Leibeskräften zu rufen, und — gottseidank — die Lichter kamen heran; eine halbe Stunde später befand er sich in Sicherheit an Bord eines Borkumer Fischkutters.

Als am Sonntag in der Frühe die „Johanna" in den Borkumer Hafen einlief, saß Hein Visser bereits bei seiner alten Mutter, die noch immer seine hart gewordene Seemannshand zwischen ihren runzligen Händen hielt und sich immer wieder erzählen ließ, wie ihr Jüngster in der letzten Nacht so dicht vor dem Heimathafen noch fast ums Leben gekommen wäre.

An Bord der „Johanna" aber hatte sich inzwischen etwas recht Trauriges ereignet, und nicht umsonst zeigte das Fährschiff heute die Flagge halbmast. Kurz nachdem Hein am Vorabend das Schiff verlassen hatte, waren Schiffer, Bestmann und Junge zur Koje gegangen; als aber in aller Frühe der Bestmann an Deck kam, sah er seinen Schiffer barhäuptig und mit zerzausten Haaren am Bugspriet stehen und hörte ihn in einem fort rufen: „Dat is erst de ‚Randzel' wesen!" Dem alten Matrosen war es klar, daß sich nun der Schiffer die furchtbarsten Vorwürfe machte, weil er Hein von Bord gehen ließ. Er wollte ihn noch beruhigen und redete von allerhand Rettungsmöglichkeiten, aber sein Schiffer winkte verzweifelt ab, und mit den Worten: „He is verdronken!" schwang er sich über die Reeling und verschwand im Meer.

Die Entwicklung der Motorschiffsflotte.

1915 gab es 297 Motorschiffe mit 234 287 BRT, 1934 4663 Schiffe mit 10 200 000 BRT und Mitte 1937 6763 Schiffe mit 13 750 000 BRT.

Fischerin, du kleine!

Otti Peters, der weibliche Krabbenfischer von Cuxhaven.

Text und Bilder von Richard Peters.

Frauen an Bord sind garnicht einmal so seltene Erscheinungen, wie man wohl im ersten Augenblick annehmen könnte. Man denke nur einmal an die vielen holländischen Küstenfahrzeuge, auf denen meistens die ganze Familie des Kapitäns mit an Bord wohnt, oder an die Zeit, wo noch alte Ewer die Elbe belebten. Wie oft war hier die Frau des Schiffers mit an Bord, um für das leibliche Wohl der Besatzung zu sorgen! Aber seltener ist es geworden mit den seefahrenden Frauen seit der Modernisierung der Klein- und Küstenschiffahrt. Sowjet-Rußland dagegen ist hierin „wieder ganz groß". Es gibt dort Fahrzeuge, die fast nur mit Frauen bemannt sind, und die Kapitäne sollen sich sehr lobend über ihre weibliche Besatzung aussprechen. Frauen, die das Patent für Schiffer auf großer Fahrt haben und als Steuerleute fahren, sind in Rußland keine Seltenheit, ebenso Maschinisten, Funker usw.



Bei uns sehen wir heute die meisten Frauen an Bord von Yachten. Und man muß wohl sagen, daß die Erscheinung „Frau" sehr gut an Bord eines solchen Schiffes paßt; beide sind recht beweglich und oft recht elegant. Wieviel haben Frau und Yacht gemein: Beide müssen gut aufgetakelt und gut in „Wichs" sein. Die Arbeiten, die einer Frau an Bord zufallen, sind selbstverständlich leicht; ein bißchen Kochen und die meiste Zeit „segelt man sie spazieren". Daß auch hierunter Frauen zu finden sind, die dem Mann an seemännischem Können und segelsportlicher Leistung nicht nachstehen und auch mit Schneid ihre Vereinsprüfung ablegten, bedarf wohl keiner Erwähnung.

Bisher haben wir nur von Frauen gehört, denen an Bord die leichte Arbeit zufiel. Daß es aber auch vorkommt, daß eine Frau „voll ihren Mann steht“, beweist uns die Cuxhavenerin Otti Peters, die schon seit Jahren bei ihrem Vater auf dem Krabbenkutter fährt. Angetan mit richtiger Schipperbüx, dickem Wollsweater und Zippelmütze, unter der zwei kräftige blonde Zöpfe keck hervorlugen, fährt die nun zwanzigjährige Otti zur See. Mit einer Selbstverständlichkeit bewegt sie sich an Bord und eine leidenschaftliche Liebe trägt sie zu ihrem gewiß nicht leichten Beruf, so daß sie vorläufig garnicht daran denkt, das Schiff, den Vater, den Bruder und den Hund — das ist die ganze Besatzung an Bord — zu verlassen. Ob sie am Ruder steht, das Netz einholt, die Krabben siebt oder kocht, das Deck wäscht, oder — wie es unsere Fotos zeigen — am auseinandergenommenen Motor hilft, alles dies ist für sie selbstverständliche Arbeit, die mit Schneid ausgeführt wird.



„Dat mutt woll Verarbung ween“, meint ihr Vater, „ehr Grotmudder hett ock sülms Krabben fischt“. Ja, etwas absonderlich ist es nun allemal, daß ein Mädchen als Krabbenfischer zur See fährt und die schwere Last des Berufes freiwillig auf sich nimmt.

Man darf aber nicht glauben, daß unsere Otti trotz ihrer harten Arbeit keine mädchenhaften Interessen hätte. Ihre Finger hantieren genau so leicht die feine Sticknadel, wie die anderer Mädchen. Sie ist zwar Krabbenfischer, aber auch — Mädel.

Ein feiner Mann geht am Hafen spazieren, da ruft ihm ein Schiffer von seinem Ewer aus zu: „Do you speak English?“

„Yes, Sir,“ antwortet der Mann bereitwilligst.

„Denn foot mol eben dat Tau an und treck'n beten!“

Eine merkwürdige Haifischgeschichte.

Von Victor Ottmann.

Als mich auf einer westindischen Reise eines Tages in Kingston, der Hauptstadt der Zucker- und Ruminsel Jamaika, mein Weg am Museum des Jamaika-Instituts vorbeiführte, ging ich hinein. Offen gestanden, weniger aus Wissensdurst als hauptsächlich zu dem Zweck, mich für ein halbes Stündchen der unbarmherzigen Glut der Tropensonne zu entziehen, die es auf Jamaika ganz besonders gut meint. Wie ich nun, vor Hitze und Ermüdung ziemlich teilnahmlos, zwischen den Sammlungen des Museums umherwandelte, blieben meine Blicke an einem Bündel vergilbter, wasserfleckiger Papiere in einem der Glaskästen haften. Die Schriftstücke erregten deshalb meine Aufmerksamkeit, weil sie von alter Hand in Deutsch abgefaßt waren und man unserer Sprache auf den Antillen nur selten begegnet. Mit diesen Papieren hatte es eine sonderbare Bewandtnis, sie hatten schon einmal im Magen eines Haifisches gelegen, und sie hatten das Schicksal eines Schiffes besiegelt. Es war eine sehr merkwürdige Geschichte und zugleich ein besonders hübscher, völlig verbürgter Beitrag zum Thema jener geheimnisvollen Zusammenhänge, die wir in Ermangelung einer tieferen Erkenntnis mit dem nichtssagenden Wort „Zufall“ bezeichnen.

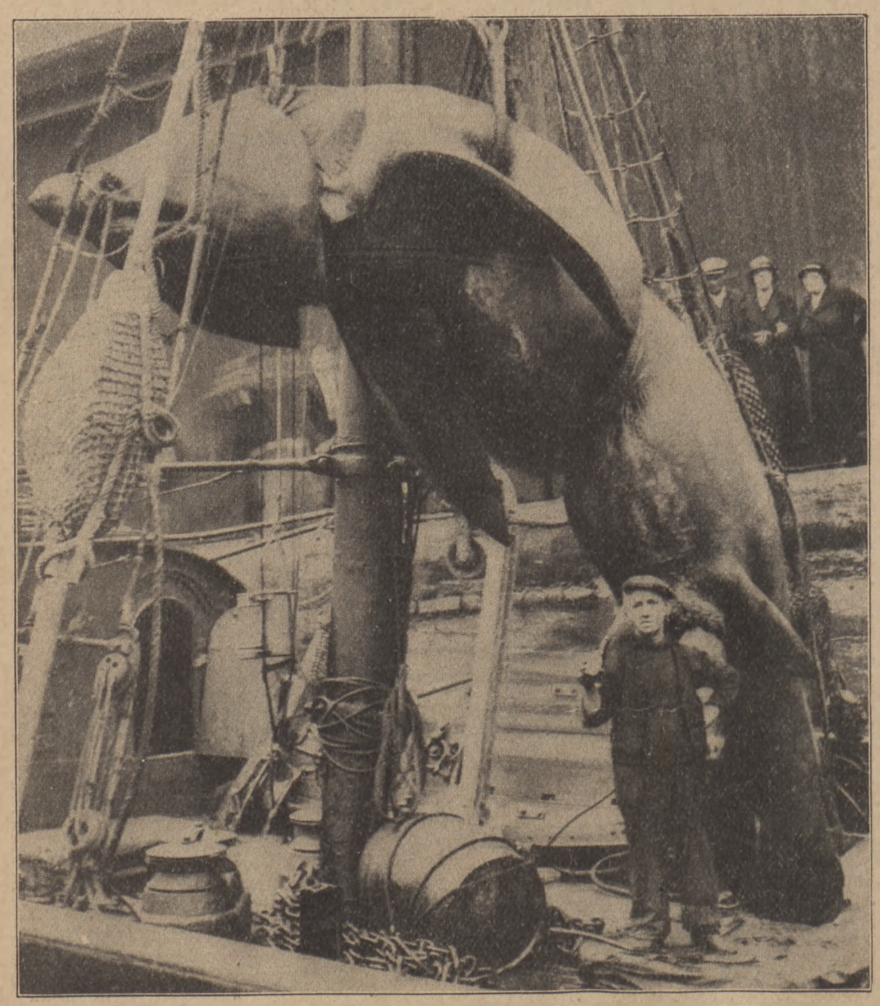
Und das hatte sich folgendermaßen zugetragen:

Es war im Sommer 1799, als die Brigg „Nancy“, die einem deutsch-amerikanischen Reeder namens Schultze in New York gehörte, mit gemischter Fracht in westindischen Gewässern kreuzte. Zu jener Zeit befand sich England im Kriege mit Frankreich und kaperte auf allen Meeren der Welt sämtliche Handelsschiffe, die auch nur im Verdacht standen, irgendwie für Frankreich tätig zu sein. Da nun die „Nancy“ auch Waren für französische Häfen an Bord hatte und deshalb besonders gefährdet war, hielt der Kapitän der Brigg für den Fall, daß ihn ein englisches Schiff anhielt und untersuchte, gefälschte Frachtpapiere bereit, um diese an Stelle der richtigen vorzuzeigen. Der Fall trat denn auch eines Tages ein, die Brigg wurde an der Südküste von Haiti von dem englischen Kriegsschiff „Sparrow“ gestellt. Prompt warf der Kapitän der „Nancy“, bevor es zur Untersuchung kam, die ihn belastenden richtigen Schiffspapiere über Bord und zeigte die falschen vor. Aber es half ihm nichts. Der Kommandant der „Sparrow“ schöpfte Verdacht, und ungeachtet aller Proteste wurde die „Nancy“ beschlagnahmt und im nächsten englischen Hafen, Kingston, eingebracht.

Der Fall kam vor das dortige Prisengericht. Die Verhandlungen zogen sich in die Länge, denn der Kapitän der „Nancy“ wies immer wieder darauf hin, daß sich aus seinen einwandfreien Papieren die vollkommene Neutralität des Schiffes ergäbe. Man konnte ihn nicht widerlegen, die Sache stand für ihn sehr günstig, und schon war das Gericht — es waren inzwischen mehrere Wochen vergangen — nahe

daran, die Brigg freizulassen, als ein überraschender Vorfall dem Verfahren eine ganz neue, unerwartete Wendung gab.

Das kam so. Ein anderes englisches Kriegsschiff war vor einigen



Ein Heringshai ging ins Netz des Fischdampfers. Bild: Presse-Photo.

Tagen vor Kingston eingetroffen und kreuzte auf der Reede. Die Mannschaft des Schiffes fing zum Zeitvertreib einen Haifisch, und als man das große Tier an Bord gehißt hatte und ihm den Leib

aufschnitt, fand man in seinem Magen ein unverdautes, noch gut erhaltenes Bündel Papiere, Schriftstücke in deutscher Sprache. Einer der Offiziere, der zufällig Deutsch verstand, prüfte die Dokumente und erkannte alsbald, daß es sich um die Schiffspapiere, diesmal die richtigen, der gekaperten Brigg „Nancy" handelte. Ihm war das Verfahren, das sich soeben vor dem Prisengericht in Kingston abspielte, bekannt, und er ersah aus den Papieren, daß sie den Beweis für die Beziehungen der „Nancy" zu französischen Handelshäusern lieferten.

Schleunigst wurden die Papiere dem Gericht in Kingston zugeführt. Pech für den Kapitän der „Nancy"! Gerade sollte seine Freisprechung erfolgen. Der Fund im Haifischmagen besiegelte das Schicksal der Brigg, sie wurde jetzt auf Grund der gefundenen richtigen Papiere natürlich als gute und gesetzliche Prise erklärt und samt der wertvollen Fracht weggenommen.

Die auf so ungewöhnliche Weise ans Tageslicht gelangten Dokumente waren es, die ich hier im Museum in Kingston vor Augen hatte; der Kopf des Haifisches aber wurde seinerzeit nach London gebracht und im dortigen Whitehall-Museum zur Schau gestellt. Welch ein seltsames Ineinandergreifen verblüffender Zufälligkeiten. Daß die ins Meer geworfenen Schiffspapiere prompt von einem Haifisch verschluckt werden, ist schon sonderbar genug. Daß aber derselbe Haifisch dann ein paar Wochen später an einer weit entfernten anderen Meeresstelle, in nächster Nähe des Prisengerichts, gefangen wird und gerade im entscheidenden Augenblick des Prozesses die Beweismittel zur Überführung des Beschuldigten liefert, das würde man, wäre es von einem Geschichtenschreiber ersonnen, vermutlich als zu gewaltsam konstruiert empfinden. Aber es zeigt sich da wieder einmal, wie so oft, daß das wirkliche Leben in der Tat noch viel erfindungsreicher als die Einbildungskraft der Männer am Schreibtisch ist.

Haifischleder. Ein neues Verfahren ermöglicht es, Haifischhäute zu gerben und damit der deutschen Lederindustrie eine tadellose und hochwertige Lederart zuzuführen. In der Hamburger Sonderschau für den Vierjahresplan wurden bereits Schuhe aus Haifischleder gezeigt, die durch ihre hervorragende Qualität und robuste Haltbarkeit auffielen.

Schäferhunde des Meeres. Die Fischer von Novegradi (Jugoslavien) sollen zwei Jagddelphine besitzen, die ihnen die Sardinenschwärme in die Netze treiben. Wenn sie ihr Werk gut vollbracht haben, bekommen sie ein paar große Fische als Lohn. Sie kennen den Menschen genau, und die Fischer legen ihre Netze erst aus, wenn die Delphine von der Jagd zurückkommen, das Wild wie eine Meute Hunde vor sich her treibend. — Die Sache mutet unwahrscheinlich an. Aber erstens stammt die Nachricht aus einer zuverlässigen Fachzeitung, zweitens berichtet schon Plinius, daß die alten römischen Fischer die Meerbarben mit Delphinen gejagt hätten und ihnen dafür etwas von der Beute und mit Wein getränktes Brot gegeben hätten. Und in Aegypten wurde der Fang des gefährlichsten Fischräubers, des Delphins, bestraft. Denn die Fischer der Nilmündung pfiffen die Delphine herbei; dabei wurden die erschreckten Fische ins Netz getrieben. Die Jugoslaven führen also eine alte Mittelmeertradition weiter.

(Aus der „Koralle", Berlin.)

Landratten sprechen Seemannsdeutsch.

Von Dr. K. Weitzel.

Wir Deutschen hatten schon einmal so etwas wie eine Seemannssprache: das war in den glanzvollen Zeiten der Hanse im 14. Jahrhundert, als der deutsche Kaufmann die Ost- und Nordsee beherrschte und seine Handelsvorrechte in Rußland und Flandern, England und Skandinavien unbestritten waren. Mit dem Niedergang der hanseatischen Seemacht, an deren Stelle Holländer und



Im Hamburger Hafen. Bild: Hamburg-Süd

Engländer traten, und mit dem Verfall des Reiches verschwanden aber nach und nach auch die „Koggen" der Hanse von den Meeren und mit ihnen die deutschen Namen und Bezeichnungen, das Erbe, das die Hanse unserer Sprache hätte hinterlassen können.

Erst im 19. Jahrhundert, besonders seit der Gründung des Bismarck-Reiches, besannen wir uns wieder darauf, daß es für uns Deutsche auch so etwas wie Seegeltung gibt. Unser Überseehandel blühte, die Flotte mit ihren „blauen Jungen" wurde volkstümlich, und unser Umgangsdeutsch nahm eine Fülle seemännischer Ausdrücke

und Wendungen auf, die wir Landratten heute täglich gebrauchen, ohne vielfach noch an ihren Ursprung zu denken.

Für das ältere Bild „die Zügel ergreifen" sagte man nun mehr und mehr „ans Ruder kommen" (gemeint ist das Steuerruder), besonders von Staatsmännern und parlamentarischen Parteigrößen, die allerdings oft wieder „ausgebootet" werden. Man begegnet oder „steuert einer Gefahr", und wem es schlecht geht, der „hält sich gerade noch über



Barkassen im Hamburger Hafen. Bild: Hamburg-Süd.

Wasser" oder „sitzt auf dem Trockenen", ist „gescheitert", hat „Schiffbruch erlitten" oder „ist unten durch" (eigentlich unter Sturzseen). Man spricht von einem „Hoffnungsanker" und „wirft seine Sorgen über Bord", man „steuert auf sein Ziel los" — oft „mit vollen Segeln" — „nimmt einem anderen den Wind aus den Segeln", „kommt in das richtige Fahrwasser" und — „läuft in den Hafen der Ehe ein." „Schiffe" gibt es auf dem Lande in allen möglichen Verwendungen: in der Kirche, an der Nähmaschine, in Brauereien (Kühlschiff) und im Küchenherd. Einen guten Freund, mit dem man sich befaßt, wird man „mitlotsen", „ins Schlepptau nehmen" und schließ-

lich „fortbugsieren“ (eigentlich ein Schiff durch Schlepper an Tauen vorwärtsziehen, von portugiesisch puxar = ziehen, schleppen). Ein flinkes Mädchen heißt „kleine Krabbe“, und wenn sie sich mit allzuviel Putz behängt, dann ist sie eben „aufgetakelt“ wie ein mit einer Menge von Tau- und Segelwerk versehenes Schiff.

Wir Landratten reden von einem „Ballast“ an Wissen. Das Wort hat nichts mit „Ball“ zu tun, sondern hieß im Niederdeutschen noch richtiger „Barlast“ d. h. bare = bloße Last im Gegensatz zur eigentlichen Schiffsladung; vielleicht ist das Wort aber auch anders zu erklären, und zwar aus niederländisch bal = schlecht: Ballast wäre dann die „schlechte, geringe Last“ im Gegensatz zur wertvollen Schiffsladung. Und wenn wir uns zu einem bestimmten Zwecke jemanden als Helfer „kapern“ — nachdem wir vielleicht eine lange Rede „vom Stapel gelassen haben“ — ihn also gewissermaßen wie Seeräuber wegfangen, so hat das nichts mit lateinisch capere = nehmen, fangen zu tun, sondern kommt von holländisch kapen = ausschauen, lauern, das mit unserem „Gaffen“ verwandt ist. Aus dem Holländischen stammt übrigens auch der Seemannsausdruck „flau“, den wir heute auf den Warenabsatz oder die Stimmung der Börse übertragen haben; zu Grunde liegt niederländisch flauw = matt, ohnmächtig, gleichgültig, besonders vom Winde. Wir sagen ja daher „der Wind flaut ab.“

Manchen Ausdrücken und Wendungen sieht man es wirklich nicht an, daß sie aus der Seemannssprache stammen! — Wer im Leben „lavieren“ muß, fährt eigentlich vorsichtig im Zickzack gegen den Wind (das Wort kommt von holländisch laveren und loef = Luv, Windseite), und wer „sein Schäfchen ins Trockene bringt“, zieht sein Schiffchen nach Beendigung des Fischfangs ans Land: das niederdeutsche Schepken = Schiffchen wurde im Binnenlande nicht verstanden, und der Hochdeutsche machte kurzerhand „Schäfchen“ daraus, etwa im Sinne von Hab und Gut. Die Schiffstaue der englischen Marine waren früher durch einen eingewebten roten Faden als Staatseigentum kenntlich gemacht. Danach hat Goethe („Wahlverwandtschaften“ II, 2) Anlaß gegeben zur Bildung der Redensart „sich wie ein roter Faden hindurchziehen“, die noch heute allgemein üblich ist. Sogar die „Auto-Panne“ gehört hierher: sie stammt aus der französischen Seemannssprache und zwar aus der Wendung „en panne“ = mit beigesetzten Segeln d. h. stillstehend. Und wenn wir jemanden „beim Kanthaken nehmen“, so gebrauchen wir ebenfalls eine Wendung, die aus dem norddeutschen See- und Schifferleben stammt: der Kanthaken ist ein eiserner Haken, den man an die Kante schwerer Fässer schlägt, um sie heben zu können.

„Ich bin keinesfalls mehr der Meinung, daß jeder olle Seebär lügt, gestern habe ich gleich zwei getroffen, die die reine Wahrheit sagten.“

„Soo? Was sagten sie denn?“

„Jeder nannte den anderen einen Lügner!“

Organisation der Kriegsmarine nach dem Stande vom Herbst 1938

Der Führer und Reichskanzler
Oberster Befehlshaber der Wehrmacht

Der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine
Generaladmiral Dr. h. c. Raeder

Der Flottenchef (Kiel)

Flottentender „Hela" (Kiel)

Befehlshaber der Panzerschiffe Wilhelmshaven

„Deutschland" (Wilhelmshaven)
Flaggschiff
„Admiral Graf Spee" (Kiel)
Flottenflaggschiff
„Admiral Scheer" (Wilhelmshaven)
„Gneisenau" (Kiel)

Befehlshaber der Aufklärungsstreitkräfte Kiel

„Nürnberg" (Kiel)
Flaggschiff
„Leipzig" (Kiel)
„Köln" (Kiel)

Führer der Unterseeboote (Kiel)

Unterseebootsflottille „Weddigen" (Kiel)
U-Bootstender „Donau" und „Memel"
Unterseebootsfl. „Saltzwedel" (W'haven)
U-Bootsbegleitschiff „Saar"
Unterseebootsflottille „Lohs" (Kiel)
U-Bootstender „Weichsel" und „Mosel"
Unterseebootsflott. „Emsmann" (Kiel)
Unterseebootsfl. „Hundius" (W'haven)
Unterseebootsflottille „Wegener" (Kiel)
„T23" „T155" „T156" „T157" „T158"

Führer der Minensuchboote (Cuxhaven)

Führerboot „T 196" (Cuxhaven)
1. Minensuchflottille (Pillau)
2. Minensuchflottille (Cuxhaven)
1. Geleitflottille (Kiel)
2. Geleitflottille (Cuxhaven)
1. Räumbootsflottille (Kiel) mit
Räumbootsbegleitschiff „Zieten"
2. Räumbootsflottille mit „Brommy"

Führer der Torpedoboote (Swinemünde)

Zerstörer „Leberecht Maaß"
1. Zerstörerdivision (Swinemünde)
2. Zerstörerdivision (Wilhelmshaven)
3. Zerstörerdivision (Swinemünde)
4. Zerstörerdivision (Wilhelmshaven)

4. u. 6. Torpedobootsflottille (W'haven)
5. Torpedobootsflottille Swinemünde
5. Zerstörerdivision (Swinemünde)
1. Schnellbootsflottille (Kiel) mit
Schnellbootsbegleitschiff „Tsingtau"
2. Schnellbootsflottille (Kiel)

Der Kommandierende Admiral der Marinestation der Nordsee, Wilhelmshaven

Befehlshaber der Sicherung der Nordsee
Meteor mit Peilbooten II und V (Wilhelmshaven)
zugleich
2. Admiral der Nordsee
2. Schiffstammabteilung (Wilhelmshaven)
4. Schiffstammabteilung (Wilhelmshaven)
6. Schiffstammabteilung (Wilhelmshaven)
8. Schiffstammabteilung (Leer)
2. Schiffstammregiment
10. Schiffstammabteilung (Wesermünde)
12. Schiffstammabteilung (Brake)
14. Schiffstammabteilung (Glückstadt)

Fahrzeugverband der Nordsee
Fischereischutzboote „Elbe" u. „Weser" (W'haven)
Stationstender „Frauenlob" (Wilhelmshaven)

Sonstige Dienststellen
Admiral der Kriegsmarinedienststelle Hamburg
Kriegsmarinedienststelle Bremen
Psychologische Prüfstelle der Marinestation der Nordsee (Wilhelmshaven)
Seezeichen- und Lotsenamt der Jade (W'haven)
Sanitätsamt der Marinestation d. Nordsee (W'haven)

Marinelazarette Wilhelmshaven und Cuxhaven
Kommandant Wesermünde
Standortältester Emden
Standortältester Glückstadt
Standortältester Brake
Standortältester Leer

Küstenverteidigung
Kommandant der Befestigungen von Ostfriesland (Wilhelmshaven)
Kommandant der Befestigungen von Nordfriesland (Cuxhaven)
2. Marineartillerieabteilung (Wilhelmshaven)
4. Marineartillerieabteilung (Cuxhaven)
6. Marineartillerieabteilung (Emden)

Schiffsmaschineninspektion (Wilhelmshaven)
Marineschule Kiel
Marineschule Wesermünde
Marinelehrwerkstätten Kiel
Marinelehrwerkstätten Wilhelmshaven

Inspektion der Marineartilleriezeugämter W'haven)
7 Marineartilleriezeugämter
8 Marineartillerienebenzeugämter

Technische und Verwaltungsbehörden
Marinewerft Wilhelmshaven
Hafenneubaudirektion (Wilhelmshaven)
Deutsche Seewarte, Abteilung Nautik und Hydrographie (Hamburg)
Observatorium Wilhelmshaven
Marineintendantur Wilhelmshaven
Marinestationskasse Wilhelmshaven
Marinebekleidungsamt Wilhelmshaven
Marineverpflegungsamt Cuxhaven
Marinestandortverwaltungen
Marinestandortbauämter
Marinebaudienststellen
Marinewasserwerk Wilhelmshaven

Der Kommandierende Admiral der Marinestation der Ostsee, Kiel

Aviso „Grille" (Kiel)

Küstenverteidigung
Kommandant der Befestigungen der westlichen Ostsee (Kiel)
Kommandant der Befestigungen der pommerschen Küste (Swinemünde)
Festungskommandant Pillau
1. Marineartillerieabteilung (Kiel)
3. Marineartillerieabteilung (Swinemünde)
5. Marineartillerieabteilung (Pillau)

Befehlshaber der Sicherung der Ostsee zugleich
2. Admiral der Ostsee
1. Schiffstammabteilung (Kiel)
3. Schiffstammabteilung (Kiel)
5. Schiffstammabteilung (Eckernförde)
1. Schiffstammregiment (Stralsund)
7. Schiffstammabteilung (Stralsund)
9. Schiffstammabteilung (Stralsund)
11. Schiffstammabteilung (Stralsund)
13. Schiffstammabteilung (Saßnitz)
Fahrzeugverband der Ostsee
Stationsjacht „Nixe" (Kiel)
Taucherschulboot „Taucher" (Kiel)

Inspektion der Marineartillerie (Kiel)
Artillerieversuchskommando für Schiffe (Kiel)
Kreuzer „Königsberg" (Kiel)
Schiffsartillerieschule (Kiel)
Artillerieschulschiff „Bremse" (Kiel)
Artillerieschulboote
„Drache" (Kiel), „Fuchs" (Kiel)
„T 153" (Saßnitz), „Jaguar" (Kiel)
Lehrgruppe E-Meß Ausbildung Saßnitz
Marineflugabwehr- und Küstenartillerieschule (W'haven)
Artillerieversuchskommando Land (W'haven)
Artillerieschulschiff „Brummer" (W'haven)
Artillerieschulboot „Delphin" (W'haven)
Lehrgruppe Küstenartillerieausbildung Swinemünde

Inspektion des Bildungswesens der Marine (Kiel)
Marineakademie Kiel
Marineschule Mürwik
Stationstender „Nordsee" (Mürwik)
Stationstender „Paul Beneke" (Mürwik)
Marinesportschule Mürwik
1. Marineunteroffizierlehrabteilung Friedrichsort
2. Marineunteroffizierlehrabteilung Wesermünde
3. Marineunteroffizierlehrabteilung Plön
Kreuzer „Emden" (Wilhelmshaven)
Linienschiff „Schlesien" (Wilhelmshaven)
Linienschiff „Schleswig-Holstein" (Kiel)
Segelschulschiff „Gorch Fock" (Kiel)
Segelschulschiff „Horst Wessel" (Kiel)
Segelschulschiff „Albert Leo Schlageter" (Kiel)
Marinefachschulen in allen Standorten

Sperrwaffeninspektion (Kiel)
Sperrschule (Kiel)
Sperrschulverband (Kiel)
Sperrversuchskommando (Kiel)
Versuchsverband des Sperr-Versuchskommandos:
Versuchsboote
„Nautilus" (Kiel)
„Pelikan" (Kiel)
„Arkona" (Kiel)
„T 190" (Kiel)
„M 109" (Kiel)
„M 129" (Kiel)
9 Marinesperrzeugämter

Torpedoinspektion (Kiel)
Torpedoerprobungskommando (Kiel)
Torpedoschule (Mürwik)
Torpedoschulflottille (Mürwik)
Unterseebootsschule (Neustadt)
„U 1–6" (Neustadt)
„M 136" (Neustadt)
Gasschutzschule (Kiel)
Torpedoversuchsanstalt (Eckernförde)
Chemisch-Physikalische Versuchsanstalt (Kiel)

Marinenachrichteninspektion (Kiel)
Nachrichtenmittelerprobungskommando (Kiel)
Marinenachrichtenschule (Mürwik)
Nachrichtenmittelversuchsanst. d. Marine
Versuchsboote:
„Störtebeker" (Kiel)
„Strahl" (Kiel)
Kriegsmarinedienststelle Stettin
Kriegsmarinedienststelle Königsberg

Sonstige Dienststellen
Erprobungskommando für Kriegsschiffsneubauten (Kiel)
Kriegsmarinedienststellen Stettin und Königsberg
Psychologische Prüfstelle der Marinestation der Ostsee (Kiel)
Marinekommissar für den Kaiser-Wilhelm-Kanal (Kiel)
Sanitätsamt der Marinestation der Ostsee (Kiel)
Marinelazarette: Kiel-Wik, Mürwik, Swinemünde, Pillau
Marinegenesungsheim Holsteinische Schweiz (Malente)
Kommandant Stralsund. Standortältester: Mürwik, Eckernförde, Saßnitz, Plön, Neustadt i. H.

Technische und Verwaltungsbehörden
Marinearsenal Kiel
Marineausrüstungsstelle Swinemünde
Marineausrüstungsstelle Pillau
Marineintendantur Kiel
Marinestationskasse Kiel-Wik
Marinebekleidungsamt Kiel
Marineverpflegungsämter
Marinestandortverwaltungen
Marinestandortbauämter
Marinebaudienststellen

Liste der Kriegsschiffe der Deutschen Kriegsmarine

nach dem Stande vom Mai 1938.

Name	Stapellauf	Länge m	Breite m	Tiefgang m	Wasserverdräng. ts	Besatzung	Maschinenleistung PS	Geschwindigkeit Sm	Dampfstrecke Sm	Bewaffnung A=Artillerie T=Torpedo	Bemerkungen
Schlachtschiffe.											
G	—	—	—	—	35 000	—	—	—	—	A: 8/38 cm; 10/15 cm.	Auf Stapel
F											
Gneisenau	8. 12. 36.	226	30	7,5	26 000	—	—	—	—	A: 9/28 cm; 12/15 cm.	
Scharnhorst	3. 10. 36.										
Panzerschiffe.											
Admiral Graf Spee	30. 6. 34.	182	21,7	5	10 000	965	54 000	26	10 000	A: 6/28 cm; 8/15 cm. 6/8,8 cm; 8/3,7 cm. T: 8/53,3 cm (2×4).	
Admiral Scheer	1. 4. 33.										
Deutschland	19. 5. 31.										
Linienschiffe.											
Schleswig-Holstein	17. 12. 06.	126	22,2	7,7	13 200	725	17 000	18	5 900	A: 4/28 cm; 10/15 cm; 4/8,8 cm. T: —	
Schlesien	28. 5. 06.										
Schwere Kreuzer.											
I	—	199	21,7	4,6	10 000	—	—	—	—	A: 8/20,3 cm; 12/10,5 cm.	Auf Stapel
Admiral Hipper	6. 2. 37.	195	21,3	4,7	10 000	—	—	—	—	A: 8/20,3 cm; 12/10,5 cm. T: —	
Blücher	8. 6. 37.										
Leichte Kreuzer.											
N. M.	—	—	—	—	7 000	—	—	—	—	A: ?/15 cm.	Geplant
L. K.	—	—	—	—	10 000	—	—	—	—		Auf Stapel
Nürnberg	8. 12. 34.	170	16,4	4,3	6 000	655	72 000	32	7 000	A: 9/15 cm; 8/8,8 cm; 8/3,7 cm. T: 12/53,3 cm (4×3).	
Leipzig	18. 10. 29.	166	16,3	4,8	6 000	632	72 000	32	7 000		
Köln	23. 5. 28.	169	15,2	5,4	6 000	592	65 000	32	9 800	A: 9/15 cm; 6/8,8 cm; 8/3,7 cm. T: 12/53,3 cm (4×3).	
Karlsruhe	20. 8. 27.										
Königsberg	26. 3. 27.										
Emden	[illegible]	[illegible]	[illegible]	5,8	5 4[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	A: 8/15 cm; 3/8,8 cm. T: 4/50 cm (2×2).	
Flugzeugträger.											
A	—	—	—	—	[illegible]	—	—	—	—	—	Auf Stapel
B											
Zerstörer.											
Anton Schmidt	1937	117	11,7	2,9	1 811	—	—	—	—	—	Im Bau
Wilhelm Heidkamp											
Karl Galster											
Hermann Künne											
Hans Lüdemann											
Diether von Roeder											
Friedrich Eckoldt											
Erich Steinbrinck											
Friedrich Ihn											
Erich Koellner											
Erich Giese											
Bernd von Arnim											
Hans Lody											
Wolfgang Zenker	1936	114	11,3	2,8	1 625	283	—	—	—	A: 5/12,7 cm T: 8/53,3 cm (2×4).	
Bruno Heinemann											
Hermann Schoemann											
Theodor Riedel											
Paul Jacobi											
Richard Beitzen											
Max Schultz											
Georg Thiele											
Leberecht Maaß											
Torpedoboote.											
T 13 — T 18	—	—	—	—	600	—	—	—	—	—	Geplant
T 1 — T 12											Auf Stapel
Iltis, Jaguar	1927/28	89	8,6	2,6	800	125	25 000	34	2 200	A: 3/10,5 cm. T: 6/53,3 cm (2×3).	
Leopard, Luchs											
Tiger, Wolf											
Albatros, Falke	1926	85	8,4	2,8	800	120	24 000	33	2 000	A: 3/10,5 cm. T: 6/53,3 cm (2×3).	
Greif, Kondor											
Seeadler, Möwe											
G 7, G 8, G 10, G 11	1911/12	75	7,5	3,2	760	84	16 000	25	—	A: 2/10,5 cm. T: 3/50 cm (1×2).	
Unterseeboote.											
U 56 — U 61	—	—	—	—	250	—	—	—	—	—	Auf Stapel
U 52 — U 55	—	—	—	—	517	—	—	—	—	—	
U 45 — U 51	—	—	—	—	517	—	—	—	—	—	
U 37 — U 44	—	—	—	—	740	—	—	—	—	—	
U 27 — U 36	1936/37	63	5,8	4	500	35	—	—	—	A: 1/8,8 cm. T: 5/53,3 cm.	
U 25, U 26	1936	71	6,2	4,1	712	40	—	—	—	A: 1/10,5 cm. T: 6/53,3 cm.	
U 1 — U 24	1935/36	41,6	4	3,8	250	23	700	13 7	—	A: — T: 3/53,3 cm.	
Geleitboote.											
F 1 — F 10	1935/36	73	8,8	2,5	600	103	—	—	—	A: 2/10,5 cm; 4/3,7 cm. T: —	
Minensuchboote.											
M 1 — M 24	—	—	—	—	600	—	—	—	—	A: 2/10,5 cm; 1/3,7 cm	Auf Stapel
24 M-Boote aus M 60 — 136	1917/20	56	7,4	2,2	525	51	1 850	16	2 000	A: 1/10,5 cm. T: —	
M 50	1916	55	7,3	2,3	480	51	1 800	16	2 000	A: 1/10,5 cm. T: —	
Räumboote.											
R 21 — R 30	—	—	—	—	90	—	—	15	—	—	Auf Stapel
R 17 — R 20	1935	—	—	—	90	—	—	15	—	—	
R 1 — R 16	1930/34	—	—	—	45	—	—	18	—	—	
Schnellboote.											
S 18 — S 30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Auf Stapel
S 16, S 17	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
S 6 — S 15	1934/36	—	—	—	—	17	—	—	—	T: 2/50 cm.	
Verschiedene Fahrzeuge.											
Brummer	29. 5. 35.	108	13,5	3,5	2 410	197	—	20	—	A: wechselnd für Ausbildungszwecke.	Artillerieschulschiffe
Bremse	24. 1. 31.	97	9,5	2,8	1 460	113	25 000	27	—	A: 4/12,7 cm.	
Delphin (M 108)	1918	56	7,4	2,2	525	47	1 850	16	2 000	—	Artillerieschulboote
Fuchs (M 130)	1919					54				A: 3/8,8 cm.	
Drache	1908	54	9,7	3	790	—	—	—	—	A: 6/10,5 cm.	
T 153	1907	72	7,8	3	675	—	10 800	22	—	—	
Ulan (U 1)	1906	17	[illegible]	1,7	70	6	155	9	—	—	
Albert Leo Schlageter	30. 10. 37.	70	12	4,6	1 634	289	500	—	—	—	Segelschulschiffe
Horst Wessel	13. 6. 36.	70	12	4,8	1 750	289	750	—	—	—	
Gorch Fock	3. 5. 33.	62	12	4,6	1 500	255	500	8	—	—	
Tsingtau	6. 6. 34.	85	13,5	3,9	2 000	137	4 100	17,5	—	A: 2/8,8 cm.	Schnellbootsbegleitschiff
Saar	5. 4. 34.	94	13,5	4,3	2 750	238	3 700	16	—	A: 3/10,5 cm.	U-Bootsbegleitschiff
Zieten (M 138)	1919	56	7,4	2,2	550	40	840	14,1	2 600	A: 1/10,5 cm.	Räumbootsbegleitschiff
Meteor	18. 7. 15.	67	10,2	3,2	1 200	114	2 200	14,5	11 000	A: 1/8,8 cm.	Vermessungsschiff
Peilboot II, V	1911/12	23	5,3	1,4	85	14	132	8	—	—	Vermessungsboote
Elbe, Weser	1931	48	8,3	3,1	600	48	1 600	15	7 000	A: 1/8,8 cm.	Fischereischutzboote
Arkona (M 115)	1917/18	56	7,4	2,2	525	51	1 600	16	2 000	A: 1/10,5 cm.	Versuchsboote
Nautilus (M 81)											
Pelikan (M 28)	1917	55	7,3	2,3	500	51	1 600	16	2 000	A: 1/10,5 cm.	
Strahl	1902	—	—	—	1 121	—	800	10	—	—	
T 190	1911	74	7,9	3,1	800	87	18 000	25	—	A: 2/10,5 cm; T: 2/50 cm.	
Grille	15. 12. 34.	115	13,5	3,4	2 560	240	—	20	—	A: 3/10,5 cm; 2/3,7 cm.	Aviso
Hela (M 135)	1917/19	56	7,4	2,2	525	47	1 600	16	2 000	A: 1/10,5 cm.	Flottentender
Jagd (M 82)											
Nixe	1914	29	5	1,7	108	13	207	13	1 700	—	Stationstender
Nordsee	1914	54	9,4	3,4	830	44	1 680	12	—	A: 1/8,8 cm.	
Frauenlob (M 134)	1920	56	7,4	2,2	525	47	1 600	16	2 000	A: 1/10,5 cm.	
Acheron (M 113)	1920	56	7,4	2,2	525	47	1 600	16	2 000	A: 1/10,5 cm.	U-Bootstender
Mosel	1912	—	—	—	352	—	250	—	—	—	
Weichsel	1923	—	—	—	2 341	—	1 400	10,5	—	—	
Donau	1922	—	—	—	—	—	1 700	11,5	—	—	
Memel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
T 23	1913	71	7,4	3	640	—	15 700	22	—	—	Sicherheits- und Fangboote
T 155 — T 158	1907/08	72	7,8	3	675	—	10 800	22	—	—	
12 Hilfsminensuchb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	frühere Fischdampfer
U Z (S) 18	1930	21	4,2	1	26	8	720	29	—	—	Bewachungsfahrzeug
C3,5,9,10,11,13,14,16	1906—15	17	5,3	1,8	70	6	155	9	—	—	Sperrübungsfahrzeuge
MT 1, 2	1916/17	50	9,3	2,5	550	47	350	9,5	1 200	—	
Taucher	1934	27	6,8	1,9	202	17	—	6,6	—	—	Taucherschulboot

Artillerieschießen auf Kreuzer „Königsberg".

Von Oberleutnant z. S. C. Harald Harlinghausen.

Der nachstehende Beitrag ist dem im Wilhelm Köhler Verlag, Minden i. W., soeben erschienenen Buche: „Ein Junge geht zur Kriegsmarine. Ein Bild vom Leben und vom Dienst in unserer heutigen Kriegsmarine" von Oberleutnant z. S. C. H. Harlinghausen entnommen (mit 48 Abbildungen auf Kunstdrucktafeln in Ganzleinen gebunden RM. 3.85). Das Buch gibt in Form einer spannenden Erzählung durch die lebenswahre Schilderung des Werdegangs eines jungen Mannes, der zur Kriegsmarine kommt, ein umfassendes Gesamtbild und eine ganze klare Vorstellung, was und wie die heutige Kriegsmarine ist. Jeder Marinefreund und jeder Junge, ob er zur See will oder nicht, wird dieses frische, kernige Buch begeistert verschlingen, handelt es doch von einem der schönsten und männlichsten Berufe, die es überhaupt gibt.

Die nun folgende Zeit wurde konzentriert der Vorbereitung auf das Artillerieschießen und die darauffolgenden Manöver gewidmet. Jede Woche war der Kreuzer in See. Montags früh raus und Freitags nachts wieder rein. Im Gefechtsdienst ging es jetzt hoch her. Mit Hochdruck wurde an dem letzten Schliff für das Schießen gearbeitet. Auf größtmögliche Schnelligkeit bei der Bedienung wurde immer stärkerer Wert gelegt, denn von ihr hing letztlich die Salvenfolge ab, wieviel Schuß in möglichst kurzer Zeit auf die Scheibe — im Ernstfalle auf den Feind — geschleudert werden konnten.

Die Lademannschaften der 15 cm-Geschütze exerzierten bis zum Umfallen an der Ladekanone, einer Art Geschützatrappe mit richtigem, schweren Bodenstück und Verschluß, wo mit Übungsgranaten und Kartuschen regelrecht geladen wurde (die Geschosse und Kartuschen fallen nach dem Laden vorn seitlich wieder heraus und können neu geladen werden). Die Geschützführer standen mit der Stoppuhr daneben und suchten durch lautes Anfeuern eine möglichst hohe Schußzahl in der Minute mit ihren Leuten herauszuholen.

Die immer wieder eingelegten Feuerleitungen zur Übung, bei denen mit vielen Kommandos, Zielansprachen und Schußwertübermittlungen regelrechte Scheingefechte durchgekämpft wurden, brachten die Leute in den Rechenstellen und Leitstellen gewaltig ins Schwitzen. Da war es nicht wie bei der Landartillerie, bei der jede Batterie auf genau vermessenem Punkte auf ruhiger Plattform feststand. Beim Schießen vom fahrenden Schiff auf ein ebenso bewegliches Ziel galt es unheimlich viel zu berücksichtigen. Neben der eigenen Geschwindigkeit und dem eigenen Kurs die ebenso dauernd wechselnde Kursrichtung und Fahrt des Gegners und die damit sich laufend ändernde Entfernung. Dazu die wechselnden Einflüsse von Wind und Wetter auf den verschiedenen Kursen, und schließlich durften Schlingern und Stampfen nicht unberücksichtigt bleiben, sollte überhaupt Aussicht auf Treffer bestehen. Die Rechnerei war dem Menschen ja größtenteils durch geniale Apparate abgenommen, aber doch bedurfte es höllischer

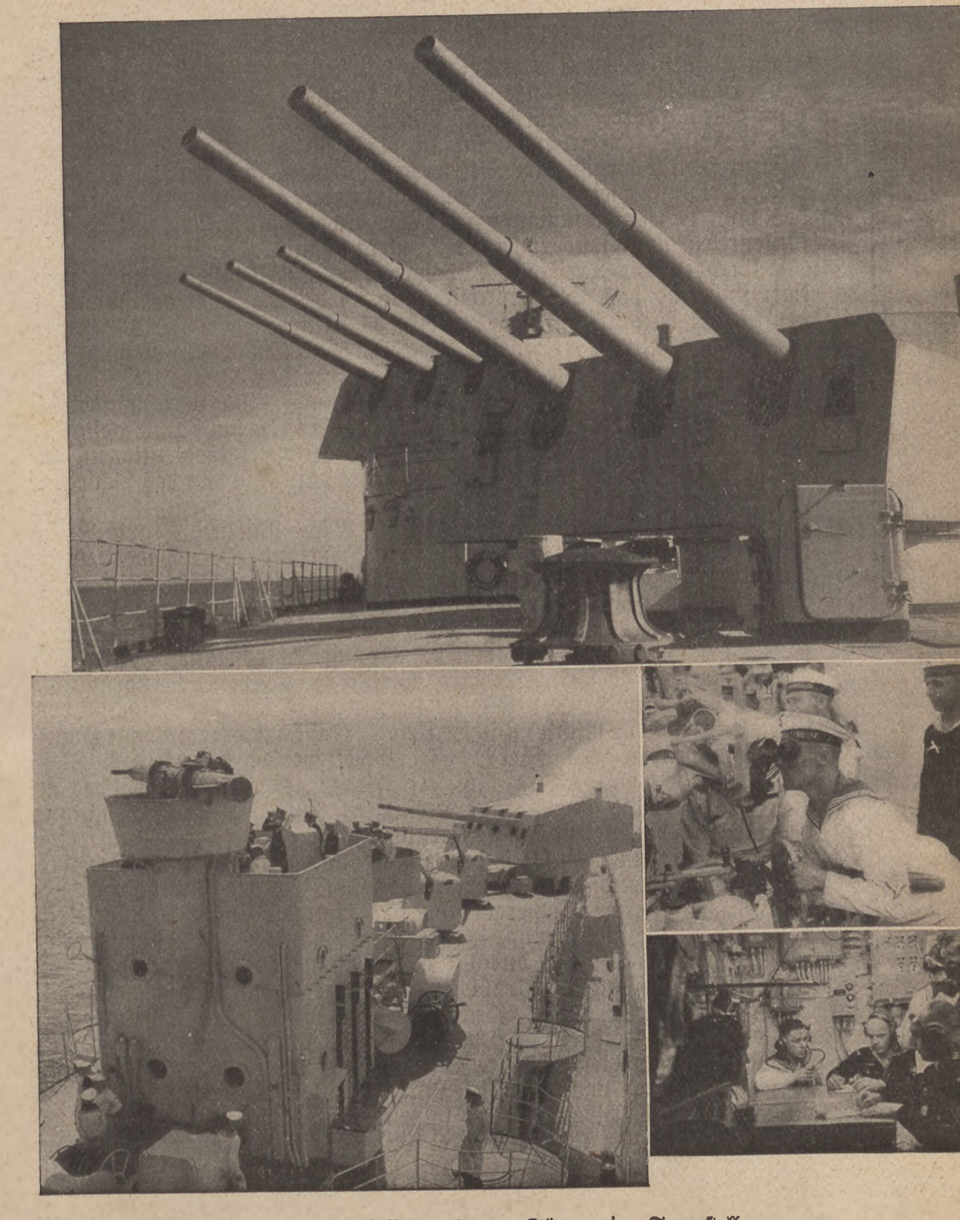
Aufmerksamkeit und Konzentration bei der Bedienung und Einstellung dieser empfindlichen Mechanismen, denn sonst konnte das bestgeleitete Schießen rettungslos „in den Bach fallen", das heißt, die Scheibe unbeschädigt als Sieger aus dem Kampf hervorgehen.

Die ganze Artillerie war in diesen Tagen in fieberhafter Tätigkeit. Nicht nur die schweren Türme, sondern ebenso die gesamte Flak, denn anschließend an das Schießen gegen Seeziele (riesige leinwandbespannte Floßscheiben) sollte das Schießen der 8,8 cm-, 3,7 cm- und 2 cm-Flak auf Luftscheiben (von Flugzeugen geschleppte große Luftsäcke) stattfinden. Um letzteres möglichst wirklichkeitsgetreu zu üben, brummte fast täglich ein Flugzeug zu Zielübungen um den Kreuzer herum.

Die letzten Tage vor dem Schießen waren der Munitionsübernahme und dem Klarmachen der Geschütze gewidmet. Dann ging es los: Draußen auf See, abseits der Schiffahrtswege, in einem genau abgegrenzten und gesperrten Schießgebiet wird die Scheibe, von der Größe eines kleinen Dampfers, an einer mehrere hundert Meter langen Leine von einem kräftigen kleinen Scheibenschlepper über das leicht bewegte Wasser geschleppt. Der Kreuzer, auf Gegenkurs, schließt auf Gefechtsentfernung heran, alle Augen, Ferngläser, Zielapparate und Entfernungsmeßgeräte auf das Ziel gerichtet. Die Geschütze sind geladen schon in Feuerstellung, die B. ü. (Befehlsübermittler) pressen die Kopfhörer an die Ohren, alle Ankündigungskommandos sind gegeben — jeder wartet auf das Kommando „Feuererlaubnis" vom Kommandanten, das die Salvenglocken aufschrillen und neunfältigen Geschützdonner über die See krachen lassen wird.

Jetzt — die E-Messer melden die Entfernung — Feuererlaubnis von der Brücke — Kommando des A. O. (Artillerieoffiziers) „Salve — Feuern!" — und rumms blitzt es aus den neun Feuerschlünden — heulend brausen neun Zentner Eisen zum Ziel, während schwefelige Pulverqualmwolken über die zurückfedernden Geschütze hinwegziehen.—

„Achtung — Aufschlag!" — weiß schäumend werfen sich am Ziel haushohe Wassersäulen empor — stehen einen Moment und sinken dann zusammen. „Weit" melden die Zielbeobachter. — Mit knappen Kommandos gehen Verbesserungen durch die Telephone. — „Salve — Feuern!" — wieder donnert es raus. — Neu laden — sichern — Feuerbefehl abwarten — „Kurz" liegt diese Salve. — Wieder etwas vor — dann muß es sitzen — „Salve — Feuern!" — gespannt wartet alles auf die Aufschläge — da — „Deckend" — „Gut schnell!" — und jetzt krachen die Salven Schlag auf Schlag — was rausgeht — Laden — Feuern — Laden — Feuern — atempressend wuchten die Bedienungen Geschoß auf Geschoß rein in die Rohre — kaum ist der Verschluß dichtgeknallt, federn die tonnenschweren Rohre unter ungeheuren Explosionen zurück wie Bälle — draußen die Scheibe verschwindet zeitweise völlig unter den über ihr hochgeschleuderten Wassermassen. Das sind die ersehnten Treffer. — Kaum liegen mal die Aufschläge ein wenig neben dem Ziel, werden sie durch sofortige Verbesserungen mit der nächsten Salve auf dieses zurückgeholt. Die



Artillerieschießen. Oben: Die beiden achteren Türme in Feuerstellung. — Unten links: Feuerleitung vom achteren Stand (E=Meß= und Zielgeräte). Rechts oben: Am Zielfernrohr. — Rechts unten: Artillerie=Rechenstelle.

Männer an den Zielfernrohren möchten aufjubeln — „Nichts soll mehr übrig bleiben von der Scheibe! So schießen wir!“, glüht es in ihnen.

„Haaalt! — Batterie haaalt!“ dringt es durch alle Telephone und Sprachrohre. „Alles auf Null!“ — Der Anlauf ist beendet. Die Geschütze schwenken zurück in Nullstellung. Die Ladenummern wischen den Schweiß von Stirn und Armen, und der A. O. greift erleichtert aufatmend zur Mütze, um runter zur Brücke zu gehen und das vom Scheibenkommando nach der Scheibenaufnahme optisch oder funkentelegraphisch übermittelte Trefferergebnis abzuwarten.

Nachdem die Treffer, die Löcher in der Scheibenbespannung, markiert sind und das Scheibenkommando wieder klargemeldet hat, folgt der nächste Anlauf. „Z vor!“ heißt es dann wieder. Das Gefechtssignal, der blutrote Stander „Z“ geht dann im Vortopp hoch, und gleich rollt der Donner aufs neue weit über das Meer.

Nachts steigert sich noch die Spannung. Da verschwindet die Scheibe vollkommen im Dunkel und muß erst gesucht und gefunden werden. Oft eine harte Probe für die Scheinwerferbedienungen, von denen die Eröffnung des Feuers und die Durchführung des Schießens vollkommen abhängt.

Der Kreuzer steuert suchend in die Nacht hinein. Starke Nachtgläser tasten Strich für Strich den Horizont ab. Dabei dürfen natürlich die Scheinwerfer nicht leuchten, denn jeder Lichtschein würde einen ja dem Feind verraten, der doch überfallen werden soll.

Plötzlich hat einer voraus einen kleinen dunklen Schatten gesehen, ganz schwach und verschwommen. Er meldet es laut. Durch alle Telephone geht es weiter: „Zwo Strich an Steuerbord voraus die Scheibe!“ — der A. O. erfaßt sie im Zielgerät, läßt die Geschütztürme in die angewiesene Richtung schwenken — fragt zurück: „Frage: Haben die Scheinwerfer das Ziel?“ — „Scheinwerfer haben das Ziel“ empfängt der B. Ü. neben ihm. — „Frage: Messung?“ geht es an die E.-Messer, die angestrengt versuchen, ohne jegliche Beleuchtung das Ziel zu erfassen und die Entfernung zu messen. — „Messung: eins und zwanzig hundert“ wird dem Kommandanten und A. O. gemeldet.

Der Kommandant manövriert das Schiff in die günstigste Schußposition. — „Frage: Feuererlaubnis?“ kommt es vom Artillerieleitstand an die Schiffsführung. — „Feuererlaubnis!“ — „Scheinwerfer leuchten!“ gellt es jetzt durch die Telephone und Sprachrohre. — Grell blitzt der starke Strahl in die Nacht — ein wenig neben die Scheibe — „Mehr links — mehr links!“ brüllt der Scheinwerferoffizier — da — jetzt ist sie gepackt — und während die Salvenglocken schrillen und die Geschützrohre eine Feuergarbe nach der andern hinausjagen, daß es wie ein Riesenblitzlicht blendet, halten die langen Lichtarme die Scheibe, langsam folgend, eisern fest. Jeder falsch gerichtete Zentimeter läßt das Ziel im Dunkeln neben dem scharfen Lichtkegel verschwinden und hemmt das Schießen — verlorene Zeit, und große Aufregung. — Scharf heben sich die leuchtend weißen Wassersäulen der Aufschläge im Scheinwerferlicht ab — deckend und immer wieder deckend — ein prachtvolles Schießen!



Artillerieschießen.

Oben: „Salve-Feuer!"
Mitte: Laden einer 15 cm-Granate.
Unten: Rohrwischen.

(Die Abbildungen auf dieser Seite und auf Seite 99 sind entnommen dem im Wilhelm Köhler Verlag, Minden in Westfalen, erschienenen Buche: „Ein Junge geht zur Kriegsmarine")



„Haaalt — Batterie haaalt!“ — die letzte Salve kracht hinaus — ihre Aufschläge werden noch abgewartet, dann: „Scheinwerfer blenden!“ — es ist wieder Nacht und Stille.

Nach Erledigung der auf verschiedenen Kursen und mit wechselnder Geschwindigkeit im laufenden Gefecht (mit Ziel mitlaufend) und Passiergefecht (dem Ziel entgegenlaufend) geschossenen Anläufen, werden die Ergebnisse gesammelt und ausgewertet und dann auf der Schanze an Hand von großen Listen und Tafeln vor Kommandant und Artilleriemannschaften besprochen. Dabei ist genau zu erkennen, wo und wann was richtig und was falsch gemacht worden ist. Die Artillerie spricht hier selbst das Urteil.

Das Ergebnis ist gut — die gestellten Aufgaben sind erfüllt. Der A. O. weiß mit knappen Worten den Stolz seiner Artilleriemannschaften über die bisherigen Leistungen auf ein erneutes Zusammenreißen bei den noch zu erfüllenden weiteren Aufgaben zu übertragen. Die „Kö“ (Abkürzung für Kreuzer „Königsberg“) soll das beste Schießen der Flotte herausbringen! Das steckt nun in jedem, der auf scheinbar noch so nebensächlichem Posten, doch zum Gelingen des Ganzen beitragen wird.

Bei den noch folgenden Schießaufgaben, die im Laufe weniger Tage alle noch erfüllt sein wollen, steigern sich die Schwierigkeiten und Gesamtanforderungen. Doch abgesehen von kleinen Versagern, bewährt sich das im Anfang gezeigte Können bis zum Schluß. Sei es bei Tag oder Nacht, auf kleine oder größte Entfernungen, bei geraden oder Zick-Zack-Kursen, mit stetigen oder wechselnden Geschwindigkeiten, bei gutem oder schlechtem Wetter, ganz gleich, die Artillerie hier an Bord hat etwas gelernt in dieser verhältnismäßig kurzen Ausbildungszeit und versteht es zu beweisen.

Die Flak-Schießen der folgenden Tage zeigen dasselbe Bild. Trotz höchster Flugzeuggeschwindigkeiten und wechselnden Flughöhen, bei ruhigem und schlingerndem Schiff sitzen die Treffer in den Luftsäcken, die nach Beendigung des jeweiligen Anlaufs einfach vom Schleppflugzeug abgeworfen und dann vom Kreuzer aufgefischt werden.

Karl, dem die ersten Schüsse der eigenen Kanone mit Begeisterung in die Knochen fuhren, war von Anfang bis Schluß mit Leib und Seele dabei, und jeder Granate, die er ins glühend heiße Rohr warf, gab er den Wunsch zu treffen mit auf den Weg. Wenn dann die Sprengwölkchen hoch da droben keinen Moment die wildtanzende Luftscheibe aus dem Bereich ihrer tödlichen Splitterhagelschauer herausließen, hätte er auflachen mögen vor Freude an den Leistungen seiner Kanone und seiner Mannschaft. Lagen dann die durchlöcherten Scheiben nachher ausgebreitet an Deck, wußte er, daß so manches Loch darin von Granaten stammte, die er geladen hatte. In diesen Tagen erstand der Soldat im Seemann!

An Bord. „Sagen Sie, Steward“, fragte die alte Dame in Erwartung der Seekrankheit, „was raten Sie mir zu trinken?“

„Gnädige Frau“, erwiderte dieser, „in diesem Fall ist das Billigste das Beste!“

Die Ostbake.

Von Georg Büchmann.

Im Balkenwerk der Ostbake wühlt der Nordwest. Einsam auf vorgeschobenem Posten trotzt sie mit wettergehärtetem Gebälk und Sparren jeder Unbill winterlicher Stürme, wacht am Oststrand Wangerooges als Merkzeichen für den Schiffer und ist wichtiges Hilfsmittel im Seenot-Meldedienst der Küste. Denn als Wohnbake



Motorrettungsboot „August Nebelthau", Borkum, rettet 16 Menschenleben von einem gestrandeten Heringslogger.

beherbergt sie den Mann, dessen Aufgabe es ist, Tag und Nacht bei Sturm, Schneetreiben oder Nebel sein wachsames Auge zu richten auf den Abschnitt, wo die Wasser der Außenjade sich mit der graugrünen Nordsee vereinen, wo Sände und Untiefen als gefährliche Strandungsstellen lauern, wo die Brandung kocht und dem Fischer und Küstenfahrer verderbenbringend droht. Spartanisch einfach ist

es in dem Wachraum der Bake, zu dem die steile Leiter von dem oft von Springtide und Sturmflut überspülten Strande heraufführt. Aber der kleine Ofen verbreitet in dieser schlimmsten Zeit der Winterstürme behagliche Wärme, ein karges Lager, wollene Decken und wohl auch ein Schluck Rum für die innere Erwärmung bieten die Notdurft des Lebens. Wetterharte Männer des Küstenrettungsdienstes stehen hier treu auf dem Posten. Auge und Ohr sind in langer Übung geschärft, kein Vorgang auf See entgeht ihnen.



Gegen die tobende See!
Motorrettungsboot der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger.

Auch jetzt verfolgt der Bakenwächter, das Glas vor den Augen, unentwegt den Motorkutter, der, von der Weser ins Jadefahrwasser herüberwechselnd, das Feuerschiff Bremen passiert hat mit Kurs auf die blaue Balge, dieses von Untiefen eingesäumte schmale Fahrwasser östlich der Insel ansteuernd. Im schwachen Frühlicht des Januartages stampft der Kutter in der hohen, kurz laufenden See schwer-

fällig einher. Niedrigwasser ist zur Zeit in der blauen Balge. Da droht doppelte Strandungsgefahr.

Angespannt verfolgt der Strandwächter weiter das kleine Fahrzeug, das inzwischen das Fahrwasser der blauen Balge erreicht hat. Plötzlich steckt der Kutter in der Brandung. An seinem Mast klettert hilfeheischend das Notsignal hoch. Schon schrillt das Telephon den Alarm nach der Rettungsstation. Wenige Minuten später keucht das Vierergespann mit dem Rettungsboot „Fürstin Bismarck“ auf dem Slipwagen durch den Dünensand. 10 Männer in Korkjacke und Ölzeug begleiten es. Im Trab geht es auf dem harten Sandstreifen des Strandes knietief in die brandende See. Der Bootswagen dreht auf, ein Hebeldruck, das Rettungsboot slipt ab von schräger Gleitbahn in das Wasser. Kräftige Fäuste handhaben die Riemen, zwingen das Boot durch die Brandung. Dann fliegen die Segel hoch. Mit Menschen- und Windkraft geht es mit Ostkurs in eilender Fahrt der Unfallstelle zu.

Die Brandung rollt bereits über das Wrack. An Mast und Wanten klammern sich die vier Schiffbrüchigen. Die eisige See schlägt ihnen fast bis zum Hals. Höchste Eile tut not. Der Borkumer Fischkutter „Anni“, der von Bremerhaven auf der Reise nach Borkum war, geriet am Fahrwasserrand in der Blauen Balge auf eine Untiefe. Sein Schicksal erfüllte sich in der Brandung in wenigen Minuten. Schon schießt das Rettungsboot längsseit des Wracks. Starke Arme greifen nach den Versinkenden, ziehen die vier Männer hinüber ins Rettungsboot. Alle vier gerettet. Der Kutter „Anni“ versinkt in der Brandung.

Zurück zum Oststrand geht es. Dort gibt die Bake den erschöpften und durchnäßten Schiffbrüchigen erstes wärmendes Obdach. Auch die Inselbahn stellt sich bereitwillig in den Dienst des Rettungswerks, befördert die vom Tode Geretteten schnell in das Dorf, wo sie im Heim des Vormannes trockene Kleidung und Verpflegung finden. —

Still und schlicht wirkt das Rettungswerk an den deutschen Küsten, entreißt Menschenleben der See. Mutig und opferbereit stehen die Retter auf ihrem Posten. Immer wieder setzen sie ihr Leben ein für den Seemann in Not. Der Dank der Nation gebührt ihnen, die Hilfe jedes Volksgenossen aber der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger! Gott segne das Rettungswerk!

Der Snob und der Haifisch.

Graf Bobby macht eine Mittelmeerreise.

Hinter Capri fällt er ins Wasser. Ein Riesenhai ist hinter ihm her. In letzter Minute springt sein Freund Graf Mucki ihm nach und stößt ein langes Messer dem Haifisch in den Leib.

„Seitdem habe ich kein Wort mehr mit ihm gesprochen“, erzählt Graf Bobby.

„Warum denn? Er hat dir doch das Leben gerettet?“

„Das hat er schon“, nickt Bobby, „aber mit so einem Menschen kann man doch unmöglich verkehren. Ich bitte dich: Fisch mit dem Messer!“

Lob des Frachtdampfers.

Von M. v. Lüder.

Nacht in der Nordsee. Ein harter Nordwest treibt eine kurze, böse See vor sich her. Das Außenweser-Feuerschiff, das auf Station liegt, stampft schwer vor den langen Ankerketten. Wachsam und stetig blinkt sein helles Feuer.

Schiffe, viele Schiffe fahren durch die Nacht. Manche gleichen in ihrer Lichterfülle einem schwimmenden Palast, es sind Passagierdampfer, groß und schnell, welche die heranjagenden Seen beinahe verächtlich beiseite werfen, sie tauchen schwimmend auf und sind bald wieder verschwunden. Andere Schiffe aber sind in Dunkelheit gehüllt. Nur die beiden weißen Topplampen funkeln warnend durch die Nacht, schwer beladen pflügen sie durch die nächtliche See. Sie kämpfen zäh und standhaft gegen die hart anlaufenden Wellen, fallen polternd in ein tiefes, schwarzes Wellental, tauchen auf mit triefenden Klüsen und einem Vordeck, auf dem das Wasser wild durcheinanderläuft und brodelt. Das sind die Frachtdampfer, die standhaften, arbeitsamen Schiffe, deren Namen nur selten genannt werden.

In der Nacht vom Sonnabend zum Sonntag kommen sie in langen Reihen aus den Mündungen der Weser, der Elbe, der Schelde, jeder eine Welt für sich, jeder mit einem bestimmten Ziel und beladen mit Gütern, deren Wert oft in die Millionen geht.

Keine Musik, kein frohes Frauenlachen klingt auf den weiten, eisernen Decks, in den kleinen einfachen Wohnräumen, die schlicht und sachlich eingerichtet sind. Auch diese Schiffe sind schön. Still ziehen sie über See, leichter Rauch wirbelt aus dem Schornstein, unaufhaltsam peitscht die Schraube durch das Wasser, sie sind das Bild des rastlosen, fleißigen und nimmermüden Wanderers der Meere.

Die Zahl der Besatzung auf diesen Schiffen ist nicht groß. Jeder Mann ist notwendig, fällt einer durch Krankheit aus, so müssen die Kameraden für ihn einspringen. Sie führen ein Leben, das hart, entsagungsvoll und reich an Arbeit ist. Sie verlassen die Heimat, gehen auf lange Fahrt und kehren oft erst nach 6 oder 8 Monaten heim. Auf diesen Schiffen herrscht eine gute, gleichmäßige Kameradschaft. Kapitän, Offiziere und Besatzung fahren jahrelang miteinander. Sie alle haben ihre eigenen Sorgen, ihre kleinen Freuden und das ihnen zugewiesene Maß an Verantwortung. Sie fahren zusammen durch heitere Tage mit blauer See und lachendem Himmel, sie verleben gemeinsam bitterernste Nächte, in denen der Sturm heult und die Seen über die Luken donnern.

Im Bestimmungshafen angelangt, stürzen sich fremde Hafenarbeiter über das Schiff und berauben es seiner Ruhe, seiner Ordnung und Sauberkeit. Tag und Nacht rattern die Winden, ein Wald von Ladebäumen reckt sich gen Himmel. Ladung wird gelöscht, neue Ladung kommt heran. Offiziere und Besatzungen haben harte Tage und

kurze Nächte, bis das Schiff endlich wieder voll beladen den letzten Auslandhafen verlassen kann. Die Heimreise wird angetreten zur kurzen Rast im deutschen Hafen, wo neue Ladung, neue Arbeit, Heimkehr und Abschied warten.

Wenn ich in der Nacht vom Sonnabend zum Sonntag an meinem Schreibtisch sitze, wenn der Regen gegen die Scheiben trommelt und der Wind vom Nordwesten steht, höre ich oft einen Dampfer mit dröhnender Dampfpfeife nach dem Lotsen rufen. Dann folgen ihm meine Gedanken in die Nacht auf hoher See. Ich sehe den Wach-



Deutscher Frachtdampfer ladet Orangen vor Jaffa. Bild: Wilms.

habenden, wie er ernst und sehr einsam auf der Brücke auf und ab geht, ich sehe den Rudermann vorm Kompaß, den Ausguck, der einem dunklen Schemen gleich auf der Back steht und in die Nacht starrt. Ich höre das Rauschen der See und die nächtlichen Geräusche eines Schiffes, das in eine regenschwere Nordseenacht hineinfährt.

Und weil ich diese Schiffe kenne, weil ich weiß, wie es auf ihnen aussieht, folge ich einer immer wiederkehrenden Mahnung und schreibe diese Zeilen, — dem Frachtdampfer zum Lob.

U-Boots-Tauchen mit Hindernissen.

Von Korvetten-Kapitän a. D. Frhr. v. Forstner.

Ursprünglich stellten sich die meisten Leute das Tauchen mit einem U-Boot kolossal gefährlich vor. Ich hielt solchen bangen Fragestellern aber immer entgegen, daß das U-Boot das sicherste Seefahrzeug von allen ist, da es nicht nur nach Steuerbord und Backbord, sondern auch noch unter ein in gefahrdrohende Nähe geratendes Schiff ausweichen kann. Allerdings gehört hierzu genügend tiefes Wasser. Das U-Boot braucht auch schon tiefes Wasser, um sich Verfolgungen entziehen zu können, genau wie der Flieger in großer Lufthöhe am sichersten ist.

Irgend eine Vergünstigung wollte uns das Reichs-Marine-Amt (RMA.) nun wegen der absonderlichen Lebensverhältnisse unter Wasser bei Abschluß von freier Luft gewähren. Von unserer Seite wurde damals vorgeschlagen, daß uns diese Dienstzeit, genau wie im Ausland, doppelt angerechnet werden sollte. Hier wollte das RMA. aber nicht anbeißen, da es hierzu eine Gesetzesänderung hätte einbringen müssen. So kam man auf den schlauen Gedanken, eine Tauchzulage festzusetzen in Höhe von 4 Mark für den Offizier, 2,50 Mark für den Unteroffizier und 2 Mark für Matrosen und Heizer für jedes Tauchen.

Freudig zeigte uns der Zahlmeister diese Verfügung nach ihrem Eingange, noch freudiger schmissen wir sofort die Leinen los und tauchten wie verrückt im Kieler Hafen immer runter und wieder rauf in paar Minuten, bis uns selber die Sache zu dumm wurde und wir Hunger bekommen hatten, denn Essen und Schlafen gab es damals normalerweise nur auf dem Wohnschiff SMS. „Vulkan“.

Grinsend zeigten wir dort dem Zahlmeister unsere Tagesrechnung, jeder hatte verabredungsgemäß dreißigmal getaucht und forderte nun von ihm pro Offizier 120 Mark usw. Da sträubten sich die Haare des guten Zahlmeisters, so könnte die Verfügung des RMA. unmöglich gemeint sein, was uns selber übrigens auch von vornherein klar gewesen war, den Spaß hatten wir uns aber doch nicht gerne entgehen lassen wollen.

Der vorsichtige Zahlmeister setzte sich nun sofort mit dem ihm bekannten Sachberater im RMA. in Verbindung, und schon am nächsten Tag kam telegraphisch die Zusatzbestimmung: „Die in Verfügung 347 285 W. II Anl. 3 Absatz 4 festgesetzte Tauchzulage für U-Bootsbesatzungen ist nur nach astronomischem Datum gerechneten Tage einmal zuständig.“ — Da hatten wir die Bescherung, unser Rekord-Tauchen war völlig überflüssig gewesen. Eine Nutzanwendung konnten wir daraus nur im Kriege ziehen. Wenn wir auf dem Rückmarsch von einer Unternehmung, wo eine Waffenverwendung nicht mehr in Frage kam, weit von der feindlichen Bewachung abstehend, nach Hause fuhren, mußten wir zur Überprüfung aller Taucheinrichtungen in den Überwassermarsch doch gelegentlich ein Prüfungstauchen einlegen. Wenn wir dieses nun von 5 Minuten vor 12 Uhr

nachts bis 5 Minuten nach 12 Uhr taten, hatte sich inzwischen das astronomische Datum geändert und wir hatten zweimal 4 Mark usw. auf einmal herausgetaucht.

Es ist erklärlich, daß kein Mann der Besatzung bei einem Tauchmanöver fehlen wollte, da stets genau über jeden Fahrtteilnehmer ein namentlicher Rapport aufgestellt werden mußte, selbst auf etwa angebotenen Urlaub verzichteten die Leute in der Zeit von Tauchübungen gerne.

Einer hatte aber einmal ganz großes Pech. Das war der leitende Ingenieur von unserem

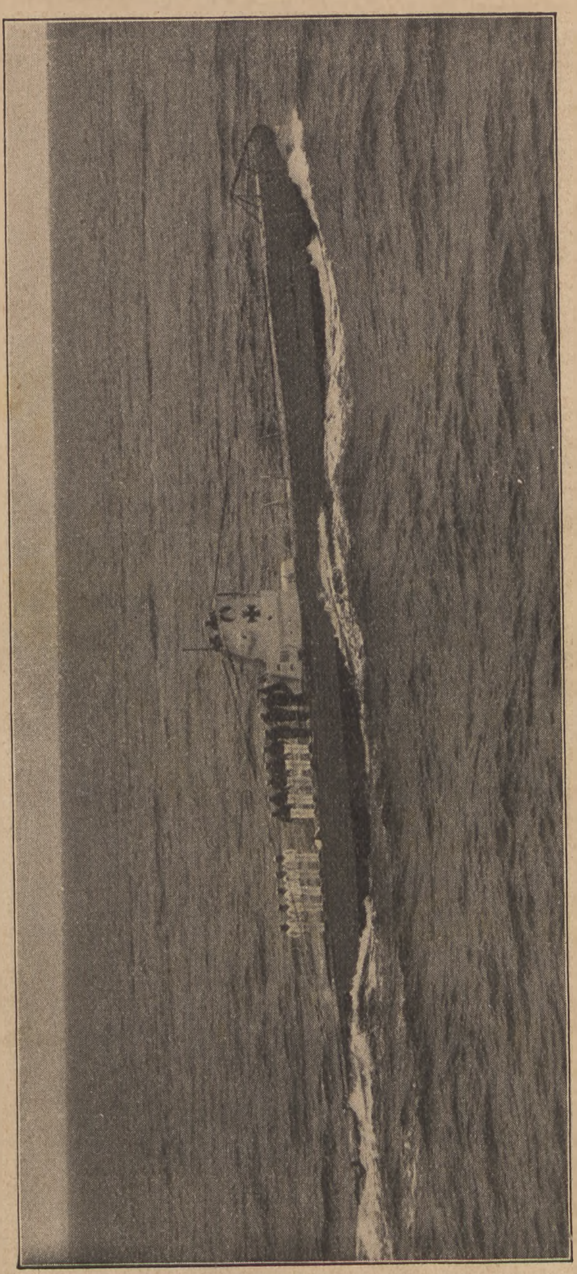


Bild: Scherl.

Die neue „U 9" bei der Parade vor dem Führer.

Nachbarboot „U 5“. Unsere I. U-Flottille übte im Sommer 1912 mit der Flotte in der Ostsee. In der Mitte der langen zweireihigen Flotten-Marschformation standen unsere U-Boote, die den Mannschaften der Flotte in den verschiedenen Stadien wie Überwasserfahrt, tauchklar Stilliegen, Fluten und Unterwasserfahrt zwecks Zielübungen vorgeführt werden sollten.

Zunächst ging es in stolzer Fahrt mit Petroleum-Motoren durch die Flotte. Bei dem prächtigen Sonnenschein saß der leitende Ingenieur von „U 5“ vor dem Kommandoturm, auf dem nur noch der Kommandant ganz allein saß, gewärtig des Signal-Tauchbefehls vom Flottenchef. Kapitänleutnant v. R.-G. wollte der Flotte schon zeigen, wie schnell er unter Wasser kommen könnte.

Kaum stieg das Signal nun am Maste des Flottenflaggschiffes empor, als er rasch entschlossen das Turmluk zuschlug, den Befehl zum Schnelltauchen gab und die Entlüftung aufriß, worauf das laut polternde Gebläse die Luft aus den geöffneten Tauchtanks heraussaugte, um durch Schaffung eines Vakuums das Nachtreten von Ballastwasser in die Tauchtanks zu beschleunigen. In diesem Radau war im Turm so gut wie nichts zu hören. Endlich war man auf Tiefe, das Gebläse konnte daher wieder abgestellt werden und Ruhe und Frieden zogen ein im Boot. Ein Rundblick mit dem Sehrohr gab dem Kommandanten nun aber folgendes Bild: Jedes Schiff der Flotte schoß die bekannten beiden Fahrtstörungs-Schüsse für die ganze Flotte ab und setzte Rettungsboote aus, es ging also um Menschenleben! Vorsorglich rief der Kommandant daher durch das Sprachrohr in die Kommando-Zentrale herunter: „Herr Ingenieur! Die Flotte hat „Mann über Bord“, wir werden wahrscheinlich gleich wieder Befehl bekommen, aufzutauchen!“ — Der leitende Ingenieur meldete sich aber erstaunlicherweise nicht am Sprachrohr, er konnte es auch beim besten Willen nicht, denn er rang inzwischen draußen in den Wellen um sein Leben und seinen Photographen-Apparat. Der Kommandant hatte seinen mutigen Ingenieur beim Tauchen vor dem Turme ganz vergessen. Als dieser nun merkte, daß sein Boot ihm unter den Füßen wegtauchte, war er in Todesangst auf den noch aus dem Wasser ragenden Turm gesprungen und hatte verzweifelt aus Leibeskräften auf dem Turmluk herumgetrampelt, bei dem Getöse des Gebläses konnten seine Notsignale aber im Boot natürlich nicht gehört werden.

Zum Glück hatte man den unglücklichen Ingenieur auf der Flotte aber bemerkt und von dort das Signal „Mann über Bord!“ gegeben.

Als der U-Bootskommandant nun durch Nachfragen im ganzen Boot festgestellt hatte, daß sein leitender Ingenieur tatsächlich fehlte, mußte er wieder auftauchen lassen. Nach Öffnen des Turmluks brachte ein Kutter des Flotten-Flaggschiffes dann den schimpfenden und um sich spuckenden Ingenieur wieder glücklich an Bord zurück, sein schöner Apparat war weg, seine Zigarette war ausgegangen und, was mit das Schmerzlichste war, er war der einzige der ganzen Besatzung, dem die 4 Mark Tauchzulage entgangen waren, obwohl er bei weitem am nassesten bei dem Geschäft geworden war. — Künstlerpech!

Ähnliche Fälle erlebten wir später mehrfach. Am originellsten war in dieser Hinsicht folgendes Kriegserlebnis: Eines unserer kleinen U-Boote lag vor der Einfahrt eines französischen Nordhafens nachts auf Lauer. Der Kommandant, Oberleutnant z. S. Steinbrinck, hatte ein nahendes Schiff gesichtet und bereits den Befehl zum „Vorfluten" erteilt, um möglichst schnell unter Wasser zu kommen. Er selbst blieb allein noch oben, um den Kurs des anzugreifenden Schiffes genau ausmachen zu können. Eifrig späht er mit dem Doppelglas in die Nacht. Doch, was ist das? Plötzlich wird ihm so naß an den Beinen, erschreckt merkt er, daß sein Boot bereits vollends wegtaucht, unmöglich, noch einen Gegenbefehl in die Zentrale hinunter zu bekommen. Die einzige Rettung für das Boot, das mit offenem Turmluk unterzuschneiden droht, besteht darin, daß der Kommandant das Luk von oben schnell entschlossen zuwirft, schon im nächsten Augenblick verschwindet sein Boot in den Fluten. Einsam auf weiter Flur schwimmt der Kommandant oben im Englischen Kanal (La Manche) herum, während sein Boot unter ihm in der Tiefe munter im Kreise herumdreht. Als nach beruhigtem Tiefenlauf immer noch kein Kommando zum Angriff aus dem Turm kommt, merkt man in der Zentrale, daß dieses Mal nicht der leitende Ingenieur, sondern sogar der Kommandant fehlt! — Auftauchen!

Erleichtert sieht Steinbrinck sein braves Boot wieder in seiner Nähe durch die Oberfläche herausbrechen. Gleich schwimmt er darauf zu, wird zum Glück entdeckt und an Bord gezogen. Fluchend steigt er ein. Etwa 15 Minuten lang hatte er seine Schwimmkünste beweisen können. — „Schnelltauchen. Vorderes Rohr klar zum Schuß!" — Drei Minuten später lag der feindliche Dampfer auf dem Grunde des Meeres.

Vor einigen Jahren hatte die französische Marine den Verlust eines ihrer neuesten und größten U-Boote auf ähnliche Weise zu beklagen. Auf dem Boot sollte eine neuartige Schnelltaucheinrichtung erprobt werden. Eine Kommission probierte an dieser unter Deck herum, während der Kommandant, der mit einigen Leuten an Oberdeck weilte, noch nicht den Befehl zum Tauchen gegeben hatte. Erschreckt merkte auch dieser plötzlich das Überfluten seines Oberdecks, zu spät, um das Tauchmanöver noch abstoppen zu können. Mit geöffnetem Turmluk versank das U-Boot mit der gesamten Besatzung. Nur der Kommandant und die mit ihm an Oberdeck befindlichen wenigen Leute konnten gerettet werden.

Schlick-Kuren an der Nordsee. Aus der sogenannten Baggergatje wird aus einer riesigen, durch Landaufspülungen verursachten Kuhle ein feinkörniger Schlick entnommen, der sich als vollkommen frei von Tangresten und Muscheltrümmern erwies. Wissenschaftliche Prüfungen haben ergeben, daß sein Wärmehaltungsvermögen das des italienischen Fangos zumindest erreicht und daß er zu Schlickbädern und Schlickpackungen eine besondere Eignung besitzt. Schon in diesem Sommer werden die neuen ortsgebundenen Kurmittel in die Reihe der Heilfaktoren der Nordseee eingegliedert.

Mit 90000 Zentnern Salpeter von der Westküste Südamerikas.

Text und Bild von Marinemaler Richard Peters, Cuxhaven.

Es ist eine bekannte und oft beschriebene Tatsache, daß der Sieg des Dampfes und des Motors den Großseglern die Luft nahm und sie von Jahr zu Jahr mehr und mehr aus der Stückgutfahrt vertrieb, so daß ihnen zuletzt nur noch ein bescheidenes Dasein in der Massengutbeförderung beschieden war. Aber auch hier war es nur ein wenig lohnendes Dahinvegetieren in der Wollfahrt von Australien und der Salpeterfahrt von der Westküste Südamerikas. Als dann die chemische Industrie auch noch auf den Einfall kam, den Stickstoff aus der Luft zu holen, da war's auch darum geschehen. Chiles Salpeterhäfen Talcahuano, Iquique und all die anderen trostlosen, grau in grau liegenden Häfen, auf deren Reeden sich einstmals bis zu dreißig Rahsegler ein Stelldichein gaben, verwaisten, und das Schicksal manch großer Segelschiffsreederei war besiegelt. —

Was Bücher uns heute aus der alten Zeit der großen Rahsegler übermitteln, verkörpern an der Wasserkante die beiden Hamburger Viermastbarken „Priwall" und „Padua", reinrassige Vertreter hundertprozentiger Seemannschaft.

Es ist daher erklärlich, daß die wenigen Tage im Jahr, an denen sich eines dieser Schiffe auf unserer Elbe zeigt, zu Festtagen geworden sind. Es sind Tage, an denen die Herzen der alten Seebären höher schlagen, und die Jungen beim Anblick solcher Segelpyramiden hell begeistert sind.

Am 18. Dezember 1936 hatte der fliegender P-Liner mit 4500 Tons Salpeter im Bauch die Westküste verlassen. Nicht ganz so glücklich wie die Ausreise, die in 82 Tagen bewältigt wurde, gestaltete sich die Heimfahrt. Anhaltende Flaute und zuletzt östliche Gegenwinde vereitelten eine schnelle Reise, so daß Kapitän Jürß erst am 103. Tage die Elbe erreichte. Wie ein Lauffeuer verbreitete sich an der Küste die Meldung, daß die Hamburger Viermastbark am Montagmorgen um 8 Uhr 20 Seemeilen Westnordwest vom Feuerschiff „Elbe 1" stand und wegen des um die Zeit noch herrschenden östlichen Windes einen Schlepper verlangte. Stark häsiges Wetter erschwerte die Sicht, Regen pladderte von oben herab, die Nordsee zeigte ihr um diese Zeit typisches Gesicht. Plötzlich läuft der Wind um und kommt aus dem westlichen Quadranten, wie bestellt. Sicherlich hat Käppen Jürß geschmunzelt. Nun kann er die Elbe kriegen, und gegen den Ebbstrom ansegelnd, hat er bald nach 12 Uhr das Feuerschiff „Elbe 1" querab. Wenn der Wind auch nur flau ist, der einsetzende Flutstrom hilft mit.

Der Hamburger Schlepper „Adolf" hat den Hafen von Cuxhaven verlassen. Auf spiegelglattem Wasser unter einem grauen, regentrüben Himmel dampfen wir der Elbmündung zu. Kaum haben wir jedoch die Ecke beim Feuerschiff „Elbe 1" passiert, so lassen sich schon in der

schmierigen Kimm die über den Horizont ragenden Obersegel der „Priwall“ ausmachen. Zwischen Krabbenfischern, Motorfahrzeugen und einkommenden Frachtdampfern hindurch dampfen wir auf „Elbe 3“ zu, aber bevor wir es erreichen, haben wir die „Priwall“, die sich unter leichtem Segeldruck langsam durch das Wasser schiebt, schon



Viermastbark „Priwall“ wird eingeschleppt.

querab. Winken und Rufen hinüber und herüber beginnt, und langsam laufen wir mit dem Schlepper von achtern auf. Die ganze Besatzung steht an der Reeling. Lauter gesunde, braune, wetterharte Gesichter.

Unheimlich hoch erscheint einem die 4000 Quadratmeter messende Segelpyramide, die schlanke, aber starke Masten und Rahen 40 Meter hoch über Deck ausbreitet. Ein Gewirr von Stagen, Pardunen und Brassen hält sie.

Zur Übernahme der Schlepptrosse ist auf der Back des Seglers alles vorbereitet. Einige wenige Kommandos. Die Fangleine fliegt zum Schlepper hinüber, und wenige Minuten später rauscht der starke Schleppdraht, von vielen Seemannsfäusten eingeholt, durch die Backbordklüse des Seglers. Der Tampen ist fest belegt, die Maschine geht langsam wieder voll an, und kurze Zeit darauf schleppen wir die hohe Segelpyramide hinter uns her. Immer wieder gleitet das Auge zur „Priwall" hinüber, die majestätisch, wie eine Königin im weißen Kleid, sicher und würdevoll folgt. Es ist kaum faßbar, daß die schlanken Linien des Schiffskörpers Raum für 4500 Tonnen Ladung bieten, und doch ist es so.

Cuxhavens Wahrzeichen, die Kugelbake, ist passiert, und die „Alte Liebe" rückt näher. Viele Schaulustige haben sich dort versammelt, um das unvergeßliche Bild des geräuschlos vorübergleitenden Großseglers aufzunehmen. Vom Hafen her laufen der Reededampfer „Alte Liebe" und die Barkasse „Störtebecker" zur Bark hinüber, um die ersten flüchtigen Willkommengrüße hinüberzuwinken und zu rufen. Ein prächtiges Bild, von der aus einer Wolkenbank hervorlugenden Sonne bestrahlt, bietet sich, als die „Priwall" den gerade vom Steubenhöft ablegenden Hapagdampfer „Hansa" passiert.

Langsam trägt der breite Rücken unserer Elbe das schwerbeladene Schiff weiter elbaufwärts, seinem Bestimmungshafen Hamburg entgegen. Erst als Einzelheiten nicht mehr auszumachen sind und der Dunst am Horizont das Schiff verschluckt, haben die Augen Ruhe. Die Gedanken aber beschäftigen sich weiter mit der „Priwall", denn nicht nur die Seeleute lieben ihr Schiff, auch wir, die wir an der Küste groß wurden und noch den Rest der großen Segelschiffszeit miterlebten.

Einehe bei Fischen. Bei den Fischen, die ein viel interessanteres Leben führen, als der landbewohnende Mensch im allgemeinen annimmt, kommen alle Formen der Familiengemeinschaft vor, also auch die Einehe. In dieser leben die Lachse. Bekanntlich gehören die Lachse zu jenen Meeresfischen, die zur Laichzeit in die Flüsse eindringen und deren Brut im Süßwasser groß wird. In dieser Zeit finden sich die Paare zusammen und legen den oft langen Weg in den Süßwasserflüssen gemeinsam zurück. Das Lachsmännchen bewacht seine Ehehälfte äußerst eifersüchtig und weist alle Annäherungsversuche unbeweibter Männchen energisch zurück. Nach Beendung der Fortpflanzungszeit ziehen die Lachse dem Meere wieder zu. Ob die Gatten auch im Ozean zusammenhalten, konnte noch nicht festgestellt werden, doch ist es sehr wahrscheinlich, denn auch Haifische werden zumeist paarweise angetroffen, so daß vermutlich mehr Fische in Einehe leben, als bis jetzt erforscht werden konnte.

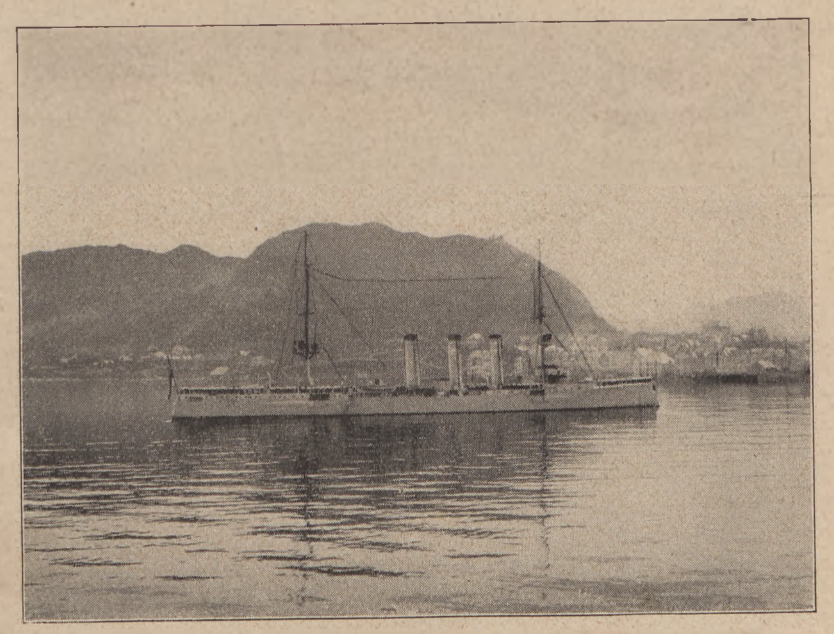
Das Ende der „Dresden".

Von Kapitän z. S. Schenk.

Mit Bildern des Museums für Meereskunde.

Robinson! Der Held unserer Kinderzeit, dessen Schicksal wir mit glühenden Wangen lasen, den Kopf erfüllt von den Taten dieses seltsamen Abenteurers und den bunten Bildern der sagenhaften Insel.

Viele wissen, daß die im Stillen Ozean gelegene Inselgruppe von Juan Fernandez dem Engländer Selkirk für mehrere Jahre die Stätte unfreiwilliger Verbannung gewesen ist, aber nur wenigen ist



Kleiner Kreuzer „Dresden".

es bekannt, daß auch Angehörige des deutschen Volkes in jüngster Zeit ein ähnliches Schicksal über sich ergehen lassen mußten. 300 deutsche Seeleute haben im großen Kriege als Schiffbrüchige, als Robinsons, nachdem sie ihr Schiff, S. M. S. „Dresden", es der gierigen Hand englischer Verfolger entziehend, auf den Grund des Stillen Ozeans versenkt hatten, am Gestade des geheimnisvollen Felseneilandes der Befreiung geharrt.

Im Schimmer der Morgenröte des 9. März 1915 läuft ein schlankes, graues Schiff in die Bucht von „Mas a Tierra" ein, S. M. S. „Dresden".

Schon von weitem kann man dem Schiff ansehen, daß es eine lange, sehr lange Reise hinter sich hat. Die Farbe ist unansehnlich und verwaschen, an vielen Stellen der Bordwand leuchtet roter Rost, hoch liegt der Kreuzer aus dem Wasser; Kohlen, Proviant und Munition müssen demnach völlig verbraucht sein.

Dem Verhängnis von Falkland entronnen, hat S. M. S. „Dresden", der letzte Kreuzer des stolzen Geschwaders des Grafen Spee, dem seegewaltigen Albion noch drei volle Monate dank der genialen Führung durch den Kommandanten scharf zusetzend, den englischen Handel im Pazifik lahmlegen und zahlreiche feindliche Seestreitkräfte binden können. Immer wieder ist es geglückt, den Gegner zu täuschen, mit Hilfe treuer, vaterlandsbegeisterter Auslandsdeutscher Kohlen, Proviant und Material heranzubekommen und durch verwegene Vorstöße gegen die Handelsstraßen Englands die Nervosität und Unsicherheit auf feindlicher Seite zu steigern.

Endlich gelingt es der Meute zahlloser Verfolger doch, das seltene Wild zu fährten und zu bestätigen: Am 8. März 1915 wird das „Gespensterschiff der Westküste", der Alp britischer Kaufherren, von dem englischen Panzerkreuzer „Kent" gestellt.

Noch einmal glückt es nach wilder Hetzjagd, den übermächtigen Verfolger abzuschütteln, aber als das schützende Dunkel der Nacht den deutschen Kreuzer der Sicht des Feindes entzieht, ist der Kohlenvorrat so zusammengeschmolzen, daß an ein Erreichen der chilenischen Küstengewässer nicht mehr gedacht werden kann. Es bleibt nur noch die Inselgruppe von Juan Fernandez, auf deren östlichem Teil, „Mas a Tierra", der Engländer Selkirk als Robinson vier Jahre unfreiwilliger Verbannung verbracht hat.

In strahlender Schönheit liegt die Felseninsel vor den bewundernden Blicken der deutschen Seeleute, aber keiner von ihnen vermag sich an dem bezaubernden Bilde so recht von Herzen zu freuen, weiß doch jeder, daß die Kriegsfahrt für die „Dresden" nunmehr ihr Ende erreicht hat und tatenlose, nervenzerrüttende Internierung das weitere unausbleibliche Schicksal sein wird. Wahrlich, die Besatzung hat sich das Ende ihrer Fahrt über die Weltmeere ganz anders gedacht, eindrucksvoller, ruhmreicher, wie es den Gefährten der anderen Kreuzer bei den Falklandinseln beschieden gewesen war!

Aber was hilft's! Ohne Kohlen, Proviant und Munition ist die beste, tatenfreudigste Kreuzerbesatzung zur Untätigkeit verurteilt.

Kaum ist der Anker im Grund, erscheint der chilenische Präfekt an Bord und fordert, auf internationale Abmachungen pochend, den Kommandanten auf, den Hafen innerhalb von 24 Stunden zu verlassen, andernfalls er das Schiff internieren müsse. Wohl hofft man auf deutscher Seite, durch Verhandlungen Zeit zu gewinnen, in der Erwartung, daß es einem deutschen Dampfer doch noch gelingen würde, mit dem nötigen Material zur „Dresden" zu stoßen, aber auch diese Hoffnung schwindet nur zu bald. **Es bleibt also nur noch: Internierung in Chile.**

Die Besatzung aber gibt sich innerlich nicht mit dieser an sich unabänderlichen Tatsache zufrieden, richtet vielmehr ihren Blick gen Osten, der Heimat zu, durchdrungen von hoffnungsfroher Entschlossenheit, so bald als möglich den beschwerlichen Weg nach Europa flüchtigen Fußes zu wagen, nach dem Gelingen in die Reihen der in der Nordsee kämpfenden Kameraden zu treten und die toten Kameraden von Falkland zu rächen. Der wahre Kreuzergeist kennt eben keine Schwierigkeiten, er hat noch stets gewußt, Unmögliches möglich zu machen.

So glaubt die Besatzung ihren ferneren Weg klar gezeichnet vor sich zu sehen; sie weiß nicht und kann nicht wissen, daß ihr das Schwerste noch bevorsteht. Soll sie doch schon in wenigen Tagen beweisen, daß der Geist des Grafen Spee in ihr lebendig geblieben ist, jener Geist, der zu jeder Stunde freudig bereit ist, das Leben einzusetzen für die Ehre der Flagge.



Fregattenkapitän Lüdecke, Kommandant S. M. S. „Dresden“.

Es kommen aber noch einige schöne Tage. Divisionsweise machen sie unter Führung ihrer Offiziere weite Spaziergänge, um sich einmal ordentlich auszulaufen. In schönem, weißen Tropenanzug ziehen sie singend durch die märchenhafte Insel, die sie aus den bunten Büchern ihrer Kinderzeit kennen, das Eiland des Robinson Crusoe. Steil steigt sie aus dem unermeßlichen Stillen Ozean empor und streckt ihre zackigen Bergspitzen bis in die Wolken. Dicht bewaldet bietet sie jedem wahren Naturfreunde einen überwältigenden Anblick durch ihre wilde Schönheit. Die Landungsstelle ist nur für Boote geeignet, alle größeren Fahrzeuge müssen weiter draußen vor Anker gehen. Auf schwankendem Steg erreicht man den festen Boden und sieht eine kleine Ansiedlung vor sich aus etwa vierzig Häusern, die sich an die Faktorei schmiegen, die, nahe am Wasser

liegend, mit gutem Gewinn die leckeren Langusten einkocht und verschickt. Neugierig stehen die Bewohner am Strande und betrachten kopfschüttelnd die fremden Gäste, die wißbegierig das Inselchen durchstreifen und fast vor jedem Baum bewundernd stehen bleiben. Sie selbst sind ja nie von hier fortgekommen und haben daher auch kein Auge mehr für die Schönheit ihrer Heimat.

Dicht hinter der Ansiedlung erhebt sich ein Sandhügel, in dessen härtere Tonschichten jene Höhlen eingegraben sind, in denen Robinson gewohnt haben soll. Sie sind etwa dreißig Meter tief, groß und geräumig und durch Zwischengänge miteinander verbunden. Wozu sie in Wirklichkeit einmal gedient haben, ist schwer zu sagen. Vielleicht waren sie Vorrats- oder Waffenkammern für die spanische Besatzung, die hier einst gehaust hat, und aus deren Zeiten noch die Fortreste, sind, die dicht über den wildüberwachsenen Höhlen eine gutdurchdachte Befestigungsanlage erkennen lassen. Mühsam erklimmen wir den Berggrat, um an der Gedenktafel Robinsons ein Ruhestündchen zu verplaudern. Ein schmaler, in den Felsen eingehauener Weg führt durch dichtes Grün hinauf. In allen Farben leuchtende Kolibris huschen wie bunte Schmetterlinge von Blüte zu Blüte, ein mächtiger Habicht zieht in mäßiger Höhe seine Kreise, scharf auslugend nach den blauschwarzen Tauben, die im dichten Gebüsch „volle Deckung" nehmen. Auf dem fernen scharfen Grat dort oben klettert eine wilde Ziege umher, in luftiger Höhe vor allen Nachstellungen sicher.

Endlich ist die Tafel erreicht, auf der in schlichten Worten zu lesen ist, daß tatsächlich ein Robinson gelebt hat. Von der meuternden Besatzung seines Schiffes 1705 hier abgesetzt, hat Mister Selkirk vier Jahre auf der Insel gehaust, bis ein englisches Kanonenboot ihn endlich erlöste. Die lange, unfreiwillige Verbannung hat er dann schriftlich niedergelegt und Defoe hat sie in der abenteuerlichen Weise ausgeschmückt, wie wir sie kennen.

Es ruht sich gut hier oben. Rechts unten liegt das Dörfchen mit der stillen Bucht, links bricht sich an dem Felsengewirr der vorgelagerten kleinen Insel Santa Clara die lange Dünung des Stillen Ozeans: „Und es wallet und siedet und brauset und zischt!" Vier Wochen möchte wohl ein jeder hier einmal in erfrischendem Nichtstun ausruhen, ein Robinson ohne die Sorgen des Alltags der lärmenden zivilisierten Welt. Kinderträume hat das Schicksal in Erfüllung gehen lassen. Mit heißen Wangen und leuchtenden Augen saß man einst in einer verschwiegenen Ecke über dem Buch und begleitete in Gedanken den Verbannten auf seinen alltäglichen Jagdausflügen, grub mit ihm seine Behausung, die Höhle, und fischte mühsam dort unten in der Bucht mit ärmlichem Fanggerät. Das Leben verwischte mit seinen grellen Bildern die damaligen Eindrücke, führte einen hinaus an die heiße Küste Mexikos und ließ einen endlich stranden auf . . . Mas a Tierra. Wann werden die Mastspitzen eines chilenischen Kriegsschiffes auftauchen, das uns auf Befehl seiner Regierung zur Untätigkeit verurteilen wird? Wann kommen die

Engländer, um sich draußen vorzulegen, daß ihnen der Vogel nicht noch einmal entwischt? Wo mag die Gesellschaft geblieben sein? Suchen sie uns etwa bei der Nachbarinsel? Ein Britenkreuzer funkt dem Kommandanten der „Kent“ offen seine Glückwünsche, daß er uns gefunden hat, hocherfreut, daß sich die große Schar kostspieliger Agenten endlich bezahlt gemacht hat.

Am Morgen des 14. März 1915 erscheinen plötzlich drei englische Kreuzer vor der Insel und nähern sich langsam von drei Seiten dem Hafen, scheinbar in der Absicht, die Einfahrt zu bewachen und ein Entweichen der „Dresden“, der sie nach den Erfahrungen der vergangenen Monate die kühnsten Streiche zutrauen mußten, zu verhindern.



Im Reiche Robinson Crusoes. Blick auf die Insel Juan Fernandez.

Der chilenische Präfekt fährt den Engländern in einem mit der Landesflagge gezierten Boot entgegen, ihnen zu melden, daß der deutsche Kreuzer interniert sei und unter chilenischem Schutz stände. Der gute Mann kommt jedoch nicht weit. Die chilenische Neutralität mißachtend, eröffnen die Briten auf allen drei Schiffen ein vernichtendes Feuer auf die wehrlose „Dresden“. Der Vertreter des neutralen Landes aber wendet, zu Tode erschrocken, schleunigst sein Boot und flüchtet unter Land.

Und auf dem deutschen Kreuzer?

Noch einmal leuchtet deutsche Manneszucht und Standhaftigkeit in hellstem Lichte: Aus den schnell besetzten Geschützen zucken Blitze,

aber es ist ein nutzloses Beginnen. In wenigen Minuten haben die feindlichen Salven das Schiff in einen rauchenden Trümmerhaufen verwandelt, jede Möglichkeit einer wirkungsvollen Gegenwehr unterbindend. Doch die Besatzung bleibt auch in dieser verzweifelten Lage standhaft und fest. Kann sie sich auch nicht mehr wehren, so harren ihrer doch noch andere ernste Pflichten. Das im Schiffsinnern brennende Feuer wird bekämpft, den Verwundeten geholfen und die Ausschiffung der dem feindlichen Feuer nutzlos ausgesetzten Besatzungsteile vorbereitet.

In unverminderter Heftigkeit rast das Feuer über die „Dresden“ hin, hofft der Engländer doch den deutschen Mannesmut in Kürze zu brechen und das Schiff als Beute heimzuschleppen. Aber er wird um seine Beute betrogen. Eine gewaltige Feuersäule steigt aus dem Vorschiff empor und langsam sich nach Steuerbord überlegend geht der letzte Kreuzer des Grafen Spee mit wehenden Flaggen um 11 Uhr 35 Minuten vormittags unter, von der eigenen Besatzung gesprengt.



Unteroffizierkasino der „Dresden“-Besatzung im Internierungslager in Chile.

Am nächsten Tage begraben die „Dresden“-Leute ihre Toten am Ufer der Robinsoninsel, wälzen Felsblöcke von den nahen Höhen und türmen sie zu einem eindrucksvollen Grabmal.

Vier Tage noch müssen die Schiffbrüchigen auf der Insel ausharren, ehe die Stunde der Befreiung aus der Robinsoneinsamkeit schlägt. Am 17. März erscheinen zwei chilenische Kreuzer, nehmen die Besatzung der „Dresden“ an Bord und bringen sie an die chilenische Küste . . . in die Internierung.

Ostwärts geht jetzt unser Kurs. Noch lange sind im Abendrot die dunklen Zacken von Mas a Tierra zu sehen, um die Klippen von Santa Clara zieht sich schon der weiße Abendnebel herauf, ein Sonnenstrahl vergoldet noch das einzelne verlorene Wölkchen, das wie ein Heiligenschein über der höchsten Spitze steht. Dunkler und immer unklarer werden die Konturen, jetzt ist alles nur noch ein schwarzer Fleck. Das feurige Gold des Abendhimmels geht langsam, von den

oberen Rändern anfangend, in das schwarzblaue Dunkel der hereinbrechenden Nacht über, und fort ist das Bild von Juan Fernandez, hinweggewischt, dem träumenden Auge entrückt, als sei der Vorhang gefallen nach einem der farbenreichsten und packendsten Schauspiele, das je über die Weltbühne ging, seine Höhepunkte in den drei an Handlung so überreichen Akten erreichend: Coronel . . . Falkland . . . Juan Fernandez!

Ein, zwei Jahre gehen ins Land. Da läuft eines Tages das Gerücht die Küste entlang: „Die Dresden-Besatzung bricht aus." Kleinere und größere Trupps entweichen aus dem Lager und ziehen, ihrer Soldatenpflicht eingedenk, dem deutschen Heimatlande zu. Wohl sind die Kordilleren hoch, zerklüftet und unwegsam, die argentinischen Pampas schier endlos und von der Sonne durchglüht, aber sie zwingen es doch und viele erreichen das Ziel, stellen sich in die vordersten Reihen und fechten gegen Deutschlands Feinde, bis der November 1918 ihr Hoffen und Streben jählings zerschlägt.

Schweres haben sie auf den Weltmeeren erlebt; Falkland und Juan Fernandez, ihre feste Zuversicht aber auf einen erfolgreichen Ausgang des Krieges hat ihnen der Feind nicht nehmen können, der Heimat selbst bleibt es vorbehalten, ihnen die schwerste Enttäuschung zu bereiten.

Die Robinsoninsel aber birgt nicht mehr einzig und allein das Geheimnis eines Selkirk, sondern ist mit dem 14. März 1915 zum letzten Meilenstein auf der Ruhmstraße des deutschen Auslandskreuzergeschwaders, zum unvergänglichen Denkmal pflichttreuer deutscher Seeleute geworden.

Ozeanriese mit zwei Schornsteinen. Das englische Schwesterschiff der „Queen Mary", des größten Dampfers der Welt, das vor einiger Zeit auf Kiel gelegt wurde, wird nur zwei Schornsteine erhalten. „Wie sich die Zeiten ändern", so schreibt ein englisches Blatt, „früher konnte man keinen Passagier auf einen Atlantik-Riesen bekommen, wenn er nicht mindestens drei oder vier Schornsteine zeigte." Zeigte — das ist das richtige Wort. Im Krieg hat man zu dem Hilfsmittel gegriffen, ein Schiff zu verändern und es größer aussehen zu machen, indem man ihm einen künstlichen Schornstein aufsetzte: die „Emden" tarnte sich einmal auf diese Weise, und auch das deutsche Handels-U-Boot „Deutschland" verwandelte sich mitunter durch etwas Segeltuch in einen Dampfer. Aber auch die Ozeanreedereien wußten, was sie ihren Passagieren schuldig waren. Die englische „Olympic", und viele andere Schiffe, bekamen einen Attrappen-Schornstein, um dadurch gewichtiger auszusehen. „Normandie" und „Queen Mary" haben je einen „blinden" Schornstein, den letzten, ebenso die englischen Schiffe „Monarch of Bermuda" und „Queen of Bermuda", ja „Strathaird" und „Strathnaver" haben je zwei falsche Schornsteine, je einen vor und hinter dem echten.

Es ist wohl ein Zeichen für die fortschreitende Sachlichkeit, wenn nunmehr sogar die Engländer zum Zwei-Schornsteiner übergehen; aber sie tun es nicht gern. Der englische Berichterstatter befürchtet trotzdem, daß die „ungeheure Größe und Länge eines Schiffes der „Queen Mary"-Klasse ein bloßes Schornsteinpaar zu Zwergen herabwürdigt!"

Germanische Schiffahrt.

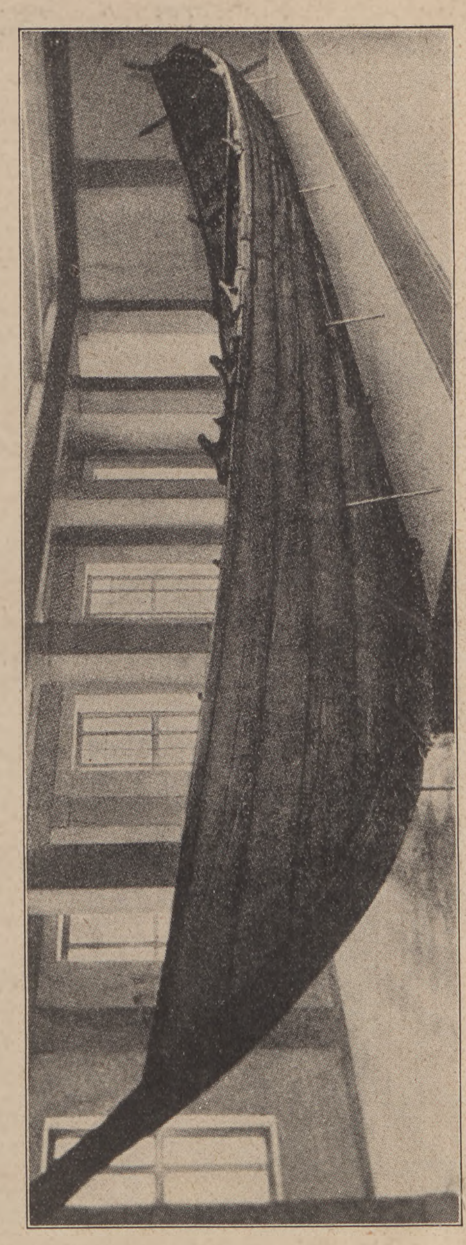
Aus der deutschen Frühgeschichte. Von Friedrich Wallisch.
Mit Bildern des Museums für Meereskunde.

In einer Zeit, da die nordische Kultur mit ihrer kämpferischen Einstellung zu einer rauhen Umwelt noch nicht die Muße fand, Zustände und Ereignisse literarisch festzulegen, war im milden Süden des Mittelmeeres bereits der Grundstock zu einer geschichtlichen Überlieferung geschaffen worden. Daher stammen die ersten auf uns überkommenen Nachrichten über die Germanen in der Hauptsache nicht von ihnen selbst, sondern von Chronisten aus dem griechisch-römischen Kulturkreise. Wir haben also die deutsche Frühgeschichte immer durch die Augen der Gegner gesehen, der von den Germanen bedrängten Menschen der Mittelmeerländer. Daraus nun entstand der Irrtum, die Germanen als „Barbaren" in des Wortes vollster Bedeutung hinzustellen. Und erst verhältnismäßig spät begann sich eine Beurteilung durchzusetzen, die den tatsächlichen Umständen der germanischen Kultur und Zivilisation gerecht wurde. Die Feldbestellung beispielsweise stand bei den Germanen, als sie mit den Römern in Berührung traten, mindestens auf derselben technischen Höhe wie bei den Römern, und auf einem wesentlich höheren Stande als noch heute bei manchen Mittelmeeranrainern! Zu einer Zeit, da die Seefahrten der Phönizier durch die Literaten des Mittelmeeres längst zum festen Bestand der Weltchronik geworden waren, bot lediglich der aus der Nordsee stammende Bernstein den Anlaß, sich mit den germanischen Gebieten zu befassen. Man berichtete beiläufig von den Kimmeriern und Hyperboräern, den sagenhaften Bewohnern der Nordländer. Aus eigener Anschauung lernte nur der Geograph Pytheas, der aus Massilia stammte, im 4. vorchristlichen Jahrhundert einen Teil des Bernsteinlandes kennen, und zwar die Insel Helgoland und die jütländische Küste. Er bezeichnete die Bewohner als Tutones (Teutonen).

Erst ungefähr fünfhundert Jahre später begegneten die Römer germanischen Kriegsfahrzeugen, die aus ausgehöhlten Baumstämmen bestanden und 30 bis 40 Mann Besatzung hatten. Aber es ist durch Felsenbilder und Funde erwiesen, daß die Germanen schon lange vordem wesentlich seetüchtigere Schiffe besessen hatten. Die Schilderung des römischen Geschichtschreibers Tacitus (100 n. Chr.) von den Schiffen der Suionen deckt sich durchaus mit der Konstruktion des im Kieler Museum befindlichen Bootes von Nydam, das allerdings noch um 200 Jahre jünger sein dürfte: Ein aus Rippen und Planken von Eichenholz mit Eisennieten zusammengefügtes Fahrzeug, 24 Meter lang und fast 3½ Meter breit, Heck und Bug spitz zulaufend, so daß es, wie Tacitus angibt, ohne zu wenden, vorwärts und rückwärts fahren kann, mit beweglichen Bänken für 28 von je zwei Mann bediente Riemen, dazu ein breites, schaufelartiges Ruder; die gesamte Besatzung mochte 160 Mann betragen haben. Auch einige andere

seetüchtige Fahrzeuge sind im Original auf uns überkommen. Der Gebrauch des Segels scheint wohl erst nach der Berührung mit den Römern aufgekommen zu sein. Die ans Schwarze Meer auf dem Landweg vorgedrungenen Westgoten und Heruler haben dort erst die Kunst des Segelns kennengelernt. Die Vandalen führten im Mittelmeer kleine Schnellsegler für etwa 40 Mann. Die Fahrzeuge der Wikinger, immer noch ungedeckt, mit Rahsegeln an einem bis drei Masten, an Bug und Heck meist ein drachenköpfiges Schnitzwerk, stellten eine für jene Zeit vorzügliche Verbindung von Ruder- und Segelschiff dar.

Daß die Germanen schon vor ihrem Eintritt in die älteste uns bekannte Geschichtsepoche Seefahrten von erheblicher Ausdehnung unternommen haben, ist durch prähistorische Funde eindeutig erwiesen. Die nordischen Felszeichnungen mit Darstellungen von Schiffen und die große Zahl urgermanischer Worte, die auf die See Bezug haben, führen zu derselben Erkenntnis. In der ältesten Überlieferung, so in der gotischen Stammsage, spielen Fahrten übers Meer eine Rolle. Um Christi Geburt



Germanisches Ruderschiff aus dem Nydamer Moor (4. bis 5. Jahrhundert).

hatten die in Skandinavien und an der südlichen Nordseeküste ansässigen Germanen bereits ausgedehnte Kriegs- und Handelsfahrten unternommen.

Boot, bei Baumgart in Westpommern ausgegraben (9. Jahrhundert).

Im 2. nachchristlichen Jahrhundert erschienen Goten, Heruler und andere Germanenstämme am Schwarzen Meere. Nachdem sie in vorgeschichtlicher Zeit auf dem Seeweg von Skandinavien nach dem heutigen Norddeutschland und Polen gelangt waren, hatten sie nach jahrhundertelangem Aufenthalt im Binnenlande das Schwarze Meer erreicht. Und hier erwachte in ihnen mit einemmal wieder der alte Seefahrergeist. Während des 3. Jahrhunderts waren die germanischen Seeräuber der Schrecken des Schwarzen Meeres. Daß sie aber auch zu groß angelegten Kriegszügen auf dem Meere fähig waren, bewiesen die Ereignisse von 267—269. Mit 500 Segelschiffen, deren Seetüchtigkeit sich bald erwies, überquerten 20 000 Heruler das Schwarze Meer, eroberten trotz des Widerstands der römischen Flotte Konstantinopel, drangen dann ins Ägäische Meer vor und besetzten die Städte des griechischen Festlandes. Da sich nun aber die römische Flotte ihrer Schiffe bemächtigte, mußten die Heruler auf

dem Landwege und unter erheblichen Verlusten über den Balkan den Rückmarsch in die Krim antreten. Im nächsten Jahr setzten die Germanen zu einem neuen Angriff an, zu Wasser und zu Lande, außer Herulern auch Westgoten und Gepiden. Mit 2000 Schiffen gelangten sie durch die Meerengen wieder in die Ägäis. Aber Kaiser Claudius II. schlug 269 ihre Landmacht, so daß sich auch die germanische Flotte, die erhebliche Verluste erlitten hatte, zurückziehen mußte. Auf welchem Wege gotische Reisende bis nach Indien gelangt sind, läßt sich nicht feststellen. Ihre Anwesenheit im Gebiete von Bombay wird durch Inschriften in einem buddhistischen Tempel bei Junnar beglaubigt.

Die in Südspanien eingebrochenen Vandalen nützten die Uneinigkeit innerhalb der Führung des römischen Reiches aus und setzten 429 nach Nordafrika über, wo ihr König Geiserich die germanische Herrschaft aufrichtete und eine mächtige Flotte schuf. Sie beherrschte bald das gesamte Mittelmeer. Auch der Ostgotenkönig Theoderich, der Held Dietrich von Bern der deutschen Sage, erkannte die Bedeutung einer Seemacht. In der Nordadria gab er 1000 Kriegsschiffe in Bau. Sein Tod, 526, verhinderte aber die Vollendung der Flotte. Mit den normannischen Wikingern schließlich, die auf den Meeren zwischen Island und Afrika, zwischen Arabien und Amerika erschienen, erreichte die germanische Seefahrt und Schiffbaukunst die höchste Stufe ihrer Entwicklung.

Der Hering.

(Paulchens Schulaufsatz.)

Der Hering lebt im Wasser und beschließt seine Tage in der Heringstonne. Er tritt in großen Scharen auf. Dabei ist er so salzig, daß das Meerwasser ungenießbar ist. Unter den Fischen ist er der sogenannte Spatz des Meeres. Es gibt deutsche und englische Heringe. Obgleich letztere ein größeres Maul haben, sind doch beide taubstumm. Daher das berühmte Sprichwort: Stumm wie 'n Fisch. Sie halten sich vorwiegend in der Nähe von Emden, Geestemünde und Kiel auf, damit sie schnell da sind. Der Hering ist unser größter Freund, umgekehrt ist er der ärgste Feind der Katzen, ebenfalls mein Vetter Hans, der Student. Der sagt, zwei Heringe erledigen glatt den stärksten Kater. Kranke Heringe wandern in die Anstalt, um dort noch vielseitig verwendet zu werden. Wer den Hering nicht ehrt, ist des Talers nicht wert. Kommt ein Hering auf ein Schiff der Marine, wird er mariniert, wodurch saure Gesichter erzeugt werden. Im gewöhnlichen Leben kostet er 10 Pfg., aber als Heringssalat feiert er die höchsten Trümpfe und wird teurer. Macht der Hering einen Bückling, dann ist er geräuchert. Nur die Emder sind dazu zu steif, darum heißen sie dort bloß Bückings.
(Borkumer Zeitung.)

*

Denkmal unter der Meeresoberfläche. Die einzige Gedächtnistafel, die unter der Meeresoberfläche angebracht wurde, ist wohl eine eingravierte Bronzeplatte, die sich bei Hawaii befindet und die die Stelle bezeichnet, wo der englische Entdeckungsreisende James Cook im Jahre 1799 von den Eingeborenen ermordet wurde. Diese Gedächtnistafel, die 1928 angebracht wurde, ist immer — auch bei Ebbe — mit Wasser bedeckt.

Die Kieler „Knurrhähne".

In der Kiel-Holtenauer „Waffenschmiede" einer bis unter die Decke mit Gewehren, Musketen, Pulversäcken, Wallbüchsen und anderen Waffen aus allen Jahrhunderten gespickten uralten Gastwirtschaft finden sich einmal in der Woche die „Knurrhähne" ein. Es sind dies alle im langjährigen Schiffsdienst erprobte Männer, die das Patent für große Fahrt, zumindest aber das Steuermannspatent besitzen, und heute Dienst als Lotsen auf dem Kaiser-Wilhelm-Kanal tun.

Ursprünglich zur Geselligkeit gegründet, hat heute ihre Vereinigung sich die Pflege alter Seemannsbräuche, die Pflege auch der



Die „Knurrhähne" singen. Bild: Weltrundschau.

„Shanties", der „Sea-Songs", alter Seemannslieder, die zumeist in der mündlichen Überlieferung bestehen, zur Aufgabe gemacht. Diese Sänge sind durchweg altes germanisches Kulturgut und in der Gefahr, vergessen zu werden.

Sie bestehen in der Regel aus einer abendfüllenden Anzahl von Versen und sind textlich ein großzügiges Gemisch aus plattdeutschen und englischen Worten. Diese Lieder wurden auf den Seglern vornehmlich und meist beim Ankerhieven und Segelsetzen als Arbeitslieder gesungen. Ein Matrose ist Vorsänger. Solange er singt, haben die

anderen Zeit und Kräfte für den nächsten Pull zu sammeln. Der Kehrreim ist sogleich das Signal zum Zupacken. Natürlich erzählt der Shanty auch Lügenberichte oder Moritaten aus dem Seemannsleben.

Solcher Art Gesänge pflegen also die Knurrhähne; stilgerecht, unter Mitwirkung eines Vorsängers und zur Begleitung eines Schifferklaviers.

Daneben halten sie eine wohlerprobte Kameradschaft, als deren äußeres Zeichen eine Decke zu gelten hat, die bei einer jeden ihrer Veranstaltungen aufliegt und mit den handgemalten Wappen der Heimatsorte aller Mitglieder verziert ist.



Die älteren, nicht mehr so stimmgewaltigen „Knurrhähne" ziehen bisweilen dem Gesang eine ruhige Skatpartie vor. Bild: Weltrundschau.

So oft einer der ihren die letzte Fahrt angetreten hat, kommen sie zusammen, setzen zu seinem Namen auf der Decke und zum Wappen das Todesdatum und ein Kreuz; dann setzen sie die Lotsenflagge halbstock; das ist die letzte Ehre.

Ihren Namen haben die Kanallotsen von einem Fisch, der in zweierlei Form, genießbar und ungenießbar, in der See vorkommt. Sein bunt gesticktes Abbild schmückt ihre Lotsenflagge, die sie immer dort hissen, wo „Knurrhähne" gesellig beieinander sind.

Einige ihrer Lieder seien nachstehend zum Abdruck gebracht. Es handelt sich um Proben aus der schönen Liedersammlung „Knurrhahn",

die im Verlag A. C. Ehlers in Kiel erschienen ist und vom Lotsen a. D. Balzer und in musikalischer Bearbeitung von Chormeister Klaus Prigge herausgegeben worden ist. Sie enthält eine reiche Sammlung von Seemannsliedern und Shanties, wie sie einst auf deutschen Segelschiffen gesungen wurden.

Der allerbeste Koch.

1. Ich bin der allerbeste Koch, jubheidi, jubheida,
Hat auch der Topf einmal ein Loch, jubheidi, heida.
Dann stopf' ich Kautabak hinein,
Die Suppe schmeckt noch mal so fein.
Jubheidi und jubheida, jubheidi, jubheida.

2. Des Morgens, wenn ich früh' aufsteh', jubheidi, jubheida
Koch ich der Mannschaft gleich Kaffee, jubheidi, heida
Zu stark, da ist er nicht gesund,
Man nimmt ja 'n Priemje in den Mund, jubheidi, jubheida.

3. Die Töpfe halt' ich immer rein, jubheidi, jubheida
Von innen und von außen fein, jubheidi, heida
Ich spül' sie alle Monat aus,
Das ist bei uns auf See so Brauch, jubheidi, jubheida.

4. Die Bohnensuppe koch ich schön, jubheidi, jubheida
Sie ist so dick wie gelber Lehm, jubheidi, heida
Speck geb' ich nicht zu viel hinein,
Denn selten schlachten wir ein Schwein, jubheidi, jubheida.

5. Die Klüten back' ich, wie bekannt, jubheidi, jubheida
Am liebsten immer mit der Hand, jubheidi, heida
Sie werden dann recht rund und groß,
Dreiviertel Pfund wiegt so ein Kloß, jubheidi, jubheida.

6. Das Essen für den Kapitän, jubheidi, jubheida
Schmeckt kräftig und recht angenehm, jubheidi heida
Drum wird davon, eh' es serviert,
Das beste an die Seit' plaziert, jubheidi, jubheida.

7. Für Schmalz, da kriegt man schönes Geld, jubheidi, jubheida
Still wird es an die Kant' gestellt, jubheidi heida
Und ist die Reise dann vollbracht,
Wird Schmalz und Speck zu Geld gemacht, jubheidi, jubheida.

8. Dann lebe ich fidel und flott, jubheidi, jubheida
Die Liebe leidet keine Not, jubheidi heida
Als Koch bin ich ein feiner Mann,
Der leben und auch lieben kann, jubheidi, jubheida.

Magelhan.
(Rolling home.)

1. Dor fohr von Hamburg mol so'n ohlen Kassen,
Mit Namen heet de Magelhan,
Dor weer bi Dag keen Tid tom Brassen,
Dat leet man all bit Obends stohn.
Rolling home, Rolling home, Rolling home acroß the sea,
Rolling home to dear old Hamborg, rolling home sweetheart to thee.

2. Bi Dag dor kunn dat weihn un blasen,
Dor wör noch lang keen Hand anlegt,
Doch so an'n Abend eben no veer Glasen,
Denn wör de ganze Plünnkrom streckt.
Chorus: Rolling home usw.

3. Dat weer so recht den Ohln sien Freeten,
Dat gung em över Danz und Ball,
Har Janmaat sik grad de Pip ansteeken,
Denn röp de Ohl: Pull de Grotmarsfall.
Chorus: Rolling home usw.

4. Dat kunn de Kerl verdeubelt ropen,
Dat weer em just so na den Strich,
Man schral de Wind denn noch 6 Streeken,
Wat weer de Kerl denn gnatterich.
Chorus: Rolling home usw.

5. Un unsen heil'gen, stillen Freedag,
Wat doch uns höchste Festdag is,
Un unsen heil'gen Buß- und Betdag,
Dor segt de Ohl: dat givt dat nich.
Chorus: Rolling home usw.

6. Man so recht bi Licht bekeeken,
Dor weer uns Ohl noch lang nicht slecht,
Har Smutje mol een Swien avsteeken,
Trangscheer he sülben dat torecht.
Chorus: Rolling home usw.

7. De Lüd de kreeg'n so recht dat Lopen,
Se freiten sik, ick weet nich wie,
Se kreegen von dat Swien de Poten,
Un geele Arftensupp' dorbi.
Chorus: Rolling home usw.

8. O Magelhan, du holder Kasten,
Dit Leed sall di een Denkmal sien.
Bi Snee un Reg'n wascht Janmaat de Masten,
Un achtern supt se unsen Köm.
Chorus: Rolling home usw.

Die Reise nach Jütland.

1. Die Reise nach Jütland die fällt mir so schwer,
   [: Oh, du einzig schönes Mädchen, wir seh'n uns nicht mehr :]
2. Seh'n wir uns nicht wieder, ei, so wünsch ich dir Glück,
   [: Du mein heißgeliebtes Mädchen, denk' oftmals zurück! :]
3. Des Sonntags früh morgens, da ruft der Kapitän:
   [: Reise, reise, ihr Matrosen, heut' geht es in See! :]
4. Ei warum denn nicht morgen, ei warum denn gerade heut',
   [: Denn es ist ja heute Sonntag auch für alle Seeleut'? :]
5. Der Kapitän sprach leise: Ich hab' ja keine Schuld,
   [: Der Reeder, dem das Schiff gehöret, hat keine Geduld! :]

„Santa Marietta".

In äquatorialer Windstille verschlagen.

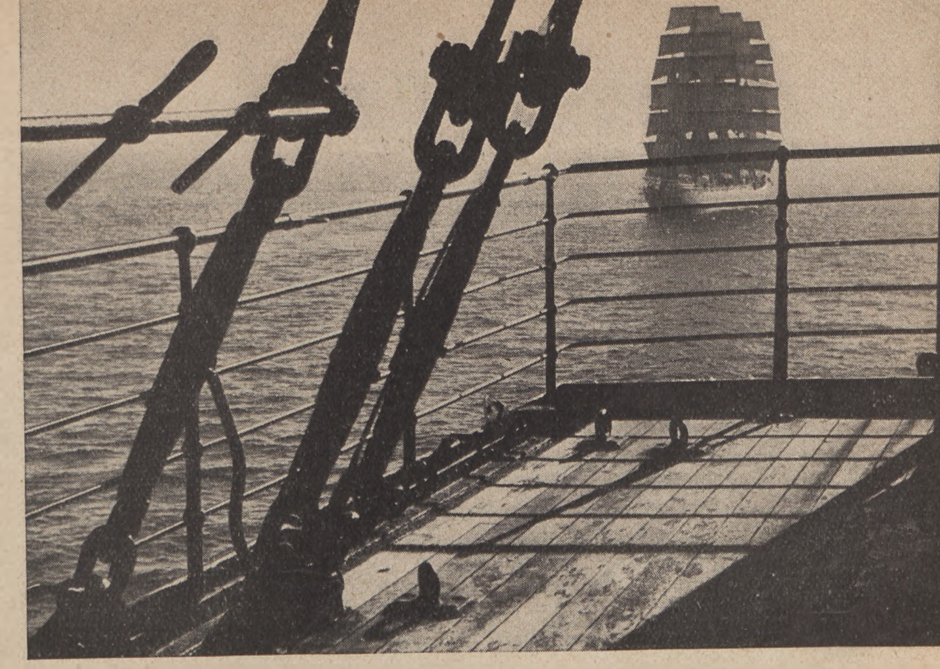
Von Hans Ludwig Paatz.

Es war ein herrlicher Tropenmorgen. Der Himmel in einem zarten Azurblau, von kleinen weißen Cirruswölkchen stellenweise leicht bedeckt; eine angenehme warme Brise, so daß alle Segel gut voll standen.

Mißmutig und verdrossen ging Käpten Petersen auf dem Achterdeck seines Schiffes, der Hamburger Bark „Plus", auf und ab. Ungünstige Passatwinde hatten das Schiff erheblich von seinem Track, wie er nach dem von der Washingtoner Seewarte jährlich herausgegebenen Buch „Sailing Direction" vorgesehen war, nach Osten versetzt. Das Schiff war dadurch in unheimliche Nähe des für große Segler so gefährlichen Kalmengürtels des tropischen Atlantiks geraten. Die Ausreise nach Valparaiso in Chile war dadurch bedenklich verzögert worden, und dies war für Kapitän Petersen um so ärgerlicher, als dies seine erste Reise als junger Kapitän war. Für den Bestand seiner Führerstellung waren bei der Reederei dieses Schiffes nur schnelle Rekordreisen rund Kap Horn, nach der Westküste Chiles und zurück maßgebend.

Wütend stieß er beim Auf- und Ablaufen öfters einen derben zünftigen Fluch aus und spuckte dabei verächtlich über Bord. Er war, wie man zu sagen pflegte, mit sich selbst und der Welt nicht zufrieden. Der achtern, am Steuer stehende Matrose sagte, indem er nach der östlichen Kimm des Horizontes deutete: „Kaptain, dor is een Sailer an Stürbord".

Der Alte schaute nach der angegebenen Richtung und sah jetzt ganz deutlich die Konturen der Masten des Mitseglers; er holte das lange Fernrohr aus dem Kartenhaus und stellte es sorgfältig ein. Lange



Begegnung in der Morgenfrühe Bild: Hamburg-Süd.
mit dem finnischen, früher deutschen Schulschiff „Herzogin Cecilie“.

betrachtete er den mitsegelnden Leidensgenossen. Etwas mußte da nicht stimmen und sein geübtes Auge beunruhigen. Nach einer langen Weile schärfsten Beobachtens durch das Fernglas sagte er kurz zu dem Rudergänger: „Luv an, stür mol grod up tau“.

Die „Plus“ segelte jetzt mit langsamer Fahrt direkt auf den sonderbaren Klabautermann zu, um ihn aus möglichst kurzer Entfernung zu betrachten. Immer wieder blickte der Kapitän mit dem Fernrohr auf das geheimnisvolle Fahrzeug. Er unterbrach seine Besichtigung des öfteren, indem er, das Fernrohr unter den Arm geklemmt, kopfschüttelnd auf dem Achterdeck auf und ab ging. Nach einer Stunde etwa waren die einzelnen Teile der Takelage und des Schiffsrumpfes klar zu unterscheiden. Das Allgemeinbild zeigte jetzt einen verwahrlosten und erbärmlichen Anblick. Nachdem sich die „Plus“ bis auf 1—2 Seemeilen genähert hatte, wurde auf dem angesteuerten Schiff, welches ebenfalls eine Bark war, ein Flaggensignal hochgezogen — „Schiff in Not!“

Kapitän Petersen ließ alle Mann an Deck pfeifen. Ein Teil der Besatzung mußte achtern auf dem Halbdeck beim Signalisieren helfen, während der größte Teil der Leute eines von den großen Rettungsbooten klar zum Außenbordsetzen machte. Durch Flaggensignale hatte man mittlerweile festgestellt, daß man es mit der portugiesischen Bark „Santa Marietta“ aus Lissabon zu tun hatte. Das Schiff war, sage und schreibe, 188 Tage unterwegs auf der Reise von Oporto nach Montevideo

am La Plata, mit einer Ladung Rotwein in Fässern, und seit zehn Tagen ohne Proviant!

Beide Schiffe waren sich nun auf etwa 100 Meter nahe gekommen. Die kleine, schmucke „Plus“ rollte und schlingerte geschmeidig in dem leichten Seegang und der fast immer merkbaren Atlantikdünung, während die „Santa Marietta“ unbeweglich dalag, abgestumpft und ergebungsvoll, von Wellen und Seegang umspült. Das vor seiner Abreise frisch mit weißer Farbe gestrichene Schiff sah trostlos aus; große Rostflecke ließen die ehemalige weiße Farbe an der Außenseite seiner Bordwand nur noch ahnen; auch die Bodenfarbe bis zur Wasserlinie war nicht mehr zu erkennen, da das Schiff unter Wasser bis zur Tiefgangslinie an der Wasseroberfläche vollständig mit Muscheln und Langhalsen bewachsen war. Langes, grünes, schleimiges Seegras klebte in großen Büscheln an der Schiffswand. Die Segel zum größten Teil notdürftig geflickt und verwittert, trotzdem voller Löcher, die Rahen windschief und unordentlich hingetrimmt; für ein geübtes Seemannsauge ein trostloser Anblick. Ebenso wie ihr Schiff sahen auch die an der Reeling stehenden Leute der Besatzung aus. Diese schwarzhaarigen, todblassen Gestalten blickten mit großen, dunklen, fieberblanken Augen, welche in tiefen Höhlen lagen, sehnsüchtig nach der deutschen Bark hinüber; hohlwangig und in nicht zu beschreibender, abgerissener Kleidung, mit langem zerzausten Bart und Haarwuchs — wahre Jammergestalten!

Da nun die beiden Schiffe in bequemer Rufweite lagen, rief der Kapitän mit dem großen Sprachrohr auf Englisch zu dem Portugiesen hinüber: „What can I do for you“?

Der Kapitän des bedauernswerten Schiffes, das eher einem Wrack ähnelte, als einem seetüchtigen Schiff, verstand scheinbar den englischen Zuruf nicht; denn man konnte sehen, wie er sich an seine Leute wandte und mit großer Erregung diskutierte, bis einer von ihnen in leidlichem Englisch herüberrief: „We are starving, we are the last ten days whithout food, for god sake, give us some bread, meat, beans, rice, potatoes and salt, some canvass, everything you can spare. We heve been driving the last four months in an absolute dead calm“. (d. h.: Wir sind am Verhungern. Wir sind die letzten zehn Tage ohne Nahrung. Um Gotteswillen, gebt uns etwas Brot, Fleisch, Bohnen, Reis, Kartoffeln und Salz, etwas Segeltuch, alles was Ihr entbehren könnt. Die letzten vier Monate treiben wir in einer absoluten Windstille.) Hilfsbereitschaft und ein mitfühlendes Herz ist eine bekannte Tugend im rauhen Seemannsberuf, und so war Kapitän Petersen auch sofort bereit, dieser armen Besatzung zu helfen, so gut er konnte. Das große Rettungsboot wurde zu Wasser gelassen und mit dem II. Offizier und vier Matrosen bemannt. Die „Plus“ war auf der Ausreise und hatte deshalb noch reichlich Proviant und Material zur Verfügung, so daß der Kapitän ohne ernstliches Bedenken großzügig davon abgeben konnte, um es im nächsten Hafen wieder zu ergänzen. Schnell wurden nun folgende Proviant- und Materialmengen ins Boot geladen: 3 Sack Hartbrot, 1 Faß Salz-

fleisch, $^1/_2$ Sack Bohnen, $^1/_2$ Sack Reis, 2 Sack Kartoffeln, 1 Faß Trinkwasser, etwas Salz, 10 Kilo Margarine, 1 Rolle Segeltuch nebst Garn und 10 Pfund Shagtabak. Schwer beladen setzte das Boot von der „Plus" ab und ruderte die kurze Strecke hinüber nach der „Santa Marietta".

Schon beim Beladen des Bootes war eine freudige Bewegung unter diesen verzagten, hungrigen Gestalten bemerkbar gewesen, welche sich zum wahren Freudentaumel steigerte, je näher sich das Boot seinem Ziel zuarbeitete. Mit unbeschreiblichem Eifer und freudigen

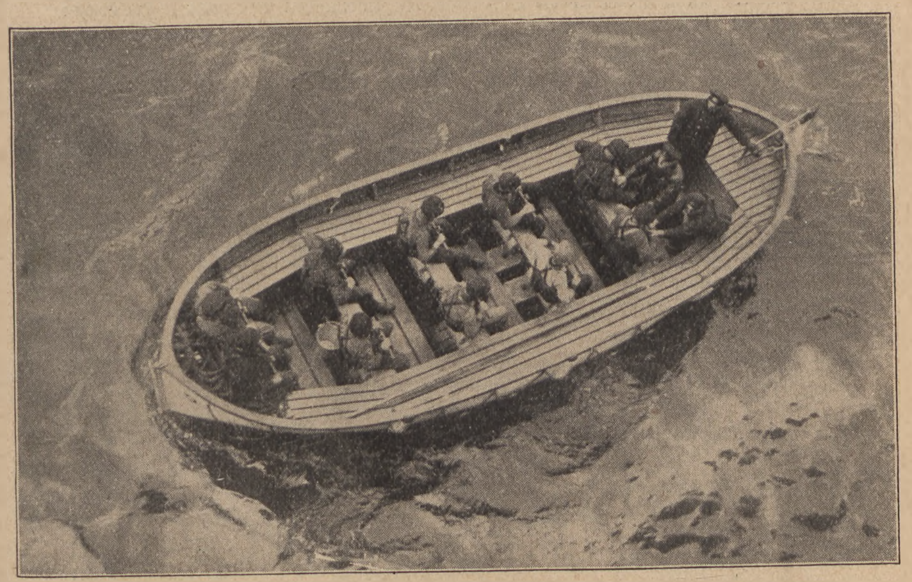


Bild: Custan

Neuartiges Rettungsboot
des Schnelldampfers „Windhuk" der Deutschen Afrika-Linien.

Diese Rettungsboote werden nicht wie üblich durch Ruder (Riemen) fortbewegt, sondern durch zwei Propeller. Die Bootsinsassen bewegen einen Querhebel in der Längsrichtung des Bootes hin und her, machen also fast die gleichen Bewegungen, wie beim Pullen, und setzen zwei durchgehende Wellen in eine Drehbewegung, wodurch die kleinen Schrauben am Heck zum Arbeiten kommen und das Boot vorwärts treiben.

Zurufen wurde den Bootsinsassen eine Leine zugeworfen, das Fallreep wurde ausgebracht, und mit lautem Freudengeschrei und einladenden Handbewegungen wurde die Bootsbesatzung gebeten, an Bord zu kommen. Der II. Offizier nahm die Einladung an und stieg an Bord, während die vier Matrosen im Boot bleiben mußten, um die einzelnen Proviantsteile einzuschlingen, die von den Ausgehungerten mit wildem Hallo heraufgezogen wurden.

Als der junge Steuermann über der Reeling an Deck ankam, streckten ihm alle ihre Hände entgegen und man hörte immer wieder: „Muchas gracias, piloto, viva alemanos“ — und viele Worte des Dankes mehr, und etwas verlegen über soviel Anerkennung, lächelte er leicht verlegen und winkte ab, um die Leute zu beruhigen, und begab sich zu dem ihn erwartenden portugiesischen Kapitän auf dem Achterdeck. Ein älterer Seemann, der Segelmacher, begleitete ihn nach achtern. Er sprach etwas Englisch und sollte, so gut es ging, als Dolmetscher fungieren. Mit Tränen in den Augen beteuerte der alte, gebeugte Portugiese immer wieder seine Dankbarkeit, obwohl ihm der Steuermann wiederholt erklärte, daß es nicht mehr als selbstverständlich sei, seinen Mitmenschen zu helfen. Eine schriftliche Aufstellung über den gebrachten Proviant wurde dem portugiesischen Kapitän zur Unterschrift vorgelegt, und gern quittierte der Führer des unglücklichen Schiffes; nun war doch der größten Not einigermaßen abgeholfen. Die Reedereien beider Schiffe konnten sich später über die Regelung dieser Angelegenheit einigen. Nach Entladung des Boots verabschiedete sich der II. Offizier der „Plus“ und begab sich in sein Boot. Als er gerade abfahren wollte, rief der Segelmacher ihm zu, er möchte noch einen Augenblick warten. Der Kapitän hatte nämlich befohlen, schnell einige Korbflaschen mit Rotwein abzuzapfen und ins Boot zu geben, da sie ja sonst nichts hatten, um sich ein ganz klein wenig zu revanchieren. Als die drei Korbflaschen ins Boot gelassen wurden, lehnte der Steuermann erst energisch ab und wollte unter keinen Umständen davon etwas wissen, aber mit der dem Südländer eigenen Beredsamkeit und unglaublichen Gewandtheit in der Händesprache, wurde seine Ablehnung bald überwunden, so daß er lächelnd und achselzuckend endlich die gern gespendete Gabe annahm. Mit drei Hurras wurde abgesetzt, und unter fortwährendem Mützenschwenken der Portugiesen pullte das Boot, von kräftigen Matrosenfäusten gerudert, schnell zurück. An der Schiffsseite der „Plus“ angelangt, wurden sofort die Bootstaljen eingehakt und mit lautem Singsang von der Besatzung das Boot hochgeheißt und eingeschwungen. Da die „Plus“ als sauberes, schnittiges Schiff bedeutend mehr Fahrt durchs Wasser machte als der verwitterte und angewachsene Klipper „Santa Marietta“, hatte Kapitän Petersen sein Schiff während der Proviantsabgabe backgebraßt, um nicht zu weit abzusegeln. Schnell wurde vollgebraßt, leicht und elegant entfernte sich nun die deutsche Bark. Die beiden Schiffe senkten nochmals ihre Nationalflaggen als letzten Gruß, ein nochmaliges Mützenschwenken und unter den Zurufen der dankbaren portugiesischen Besatzung „Glückliche Reise“ segelte die „Plus“ davon.

Später wurde dann bekannt, daß die „Santa Marietta“, nachdem sie von der „Plus“ mit Proviant versorgt worden war, noch 22 Tage benötigte, um endlich nach 210 Tagen diese entbehrungsreiche, mühsame Reise nach Montevideo zu beenden. Für die Besatzung dieses Schiffes wird sie wohl unvergeßlich bleiben.

Wie Columbus Amerika entdeckte.

Von H. H. Houben.

Die Schiffe segelten mit flottem Wind nach Südwest, das Wetter war schöner, der Tag frischer denn je, viele Landvögel schwirrten um den Mast, Enten, Krähen und Fischraben zeigten sich; man hörte den sausenden Flug der Vögel sogar die ganze Nacht hindurch. Aber die Mannschaft begann die Geduld zu verlieren, beschwerte sich über die vertragswidrige Länge der Fahrt und erklärte erregt, dieses Spiel mit dem Leben hielten sie nicht länger aus. Columbus versuchte sie zu beruhigen und versprach ihnen goldene Berge. Als das nicht wirkte, erklärte er ihnen kurzweg: ihr Gejammer helfe ihnen durchaus nichts; er sei nun einmal auf dem Weg nach Indien und werde nicht haltmachen, bis er es mit Gottes Hilfe erreicht habe.

Und sie schafften es wirklich, denn schon dämmerte der Tag, der alle Angst in jubelnde Gewißheit verwandelte. An diesem Morgen des 11. Oktober ging das Meer in hohen Wogen wie niemals vorher auf der ganzen Fahrt. Die Anzeichen von Land mehrten sich von Stunde zu Stunde. Ein Zweig mit frischem Grün trieb vorüber. Die auf der „Pinta" sahen Schilfrohr und einen Baumast und fischten einen zweiten auf, der wie mit einem eisernen Werkzeug sauber beschnitten war. Die Leute auf der „Ninja" aber erwischten das erstaunlichste von allem: einen Zweig mit wilden Rosen! Jetzt mußte ja endlich Land sich zeigen; jede Minute konnte es über der Wellenlinie unter dem Horizont emportauchen. Aller Kleinmut war fortgeweht; jetzt hatte keiner jemals am glücklichen Erfolg der tollkühnen Reise gezweifelt — einer sah den andern an, sie nickten sich beide zu und sprachen fast gleichzeitig: „Ja, der Admiral!" und dann machten sie mit der Rechten eine scherzhaft drohende Bewegung, als ob es mit dem eine geheimnisvolle Bewandtnis habe.

Gegen Abend gab Columbus den Befehl, die Segel bis auf wenige Meter einzuziehen, um nicht über Nacht aufzulaufen. Nach der Abendandacht ließ er die Mannschaft seines Schiffes zusammentreten und schärfte der Nachtwache auf dem Vorderkastell und ihren Ablösungen nachdrücklichst ein, mit besonderer Aufmerksamkeit auszuspähen und jede auffällige Beobachtung sofort zu melden, um in dem unbekannten Fahrwasser die Schiffe nicht in Gefahr zu bringen. Wer aber sagen könnte, daß er zuerst Land gesehen, dem schenke er ein seidenes Wams zu der hohen Belohnung von 250 Mark jährlich, die von den Majestäten dafür ausgesetzt sei.

Als es Nacht geworden war, stand er selbst auf dem Hinterkastell am Steuerplatz. Das Meer war wieder ruhig, die Wellen wie atemlos. Den Himmel deckte ein Wolkenschleier; kein Stern war zu sehen, auch nicht der Mond, der im letzten Viertel stand.

Plötzlich schrak Columbus zusammen. Da, weit am äußersten Himmel — war das nicht ein Schimmer von Licht? Es blitzte rötlich auf, verschwand und war wieder da, wie eine Fackel, die hin und her

getragen wurde, oder eine Flamme, die aufloderte und zusammensank! Allmächtiger Gott! Licht! Licht! Wo Licht war, mußte doch auch Land sein!

Er rief einen der Edelleute herbei, die sich in dieser Nacht nahe bei ihm hielten, Pedro Gutierrez, den Kammerherrn des Königs. Auch er sah das Licht. „Wo Licht ist, muß auch Land sein!“ wiederholte Columbus immer wieder. Das Licht flackerte wie eine Kerze und verlosch dann gänzlich.

Stunde auf Stunde verrann. Die Sanduhr unter dem trüben Licht der Steuermannslaterne zeigte schon die zweite Morgenstunde; im Osten zeichnete sich die Linie des Horizonts deutlich und scharf hin — da, ein Blitz und ein Schlag — das Signal: „Land in Sicht!“ Nicht das Admiralsschiff hatte den Schuß abgegeben, sondern die „Pinta“, die — zufällig oder absichtlich — am weitesten vorne lag; der Matrose Rodrigo de Triana hatte im ersten Morgengrauen mit seinen Falkenaugen am westlichen Horizont einen fahlen Streifen gesichtet. Und als jetzt auf das Signal hin auf jedem der drei Schiffe die Mannschaft in die Takelung kletterte oder zum Vorderkastell hinaufdrängte und in atemloser Spannung aller Augen auf ein Ziel gerichtet waren, hob sich der fahle Streifen heller und heller ab — diesmal konnte es keine Sinnestäuschung sein! Es war eine Küste! Und plötzlich loderte aus dem allgemeinen Schweigen wie eine Stichflamme die helle Stimme des Schiffsgeistlichen zum Himmel empor: „Te Deum laudamus“ — Großer Gott — wir loben dich! Und eine Stimme nach der andern fiel in den feierlichen Choral ein, daß er schließlich wie ein Sturmwind über die grauschwarzen Meereswogen brauste. Dann löste sich die allgemeine Spannung in übermütigem Jubel auf, und die Mannschaften wetteiferten, wer die meisten Schiffer- und Soldatenlieder und mit lautester Stimme in die Morgenluft hinausbrüllen konnte. Drüben auf der „Pinta“ ging es besonders hoch her; eine Schellentrommel und etliche Sackpfeifen gaben den Takt an, und um den Großmast herum tanzten die Matrosen ausgelassen. Rodrigo de Triana taumelte wie eine von allen umworbene Dorfschöne von Arm zu Arm; der Kapitän Martin Pinzon hatte einen Schlauch Wein zum besten gegeben. Wenn aber der Admiral sich auf Deck seines Schiffes blicken ließ, begleiteten jauchzende Hochrufe und mützenschwenkende Arme seine Schritte, die Leute prügelten einander um den Vorrang, ihm die Hand küssen zu dürfen, und mancher sank im Taumel des Glücks auf die Knie nieder, um dem Auserwählten des Himmels und Gott zugleich zu danken.

Bis zum Tagesanbruch trieben die Schiffe langsam weiter. Dann hißten sie wieder die Segel, und im strahlenden Morgenlicht des 12. Oktober 1492 lagen sie alsbald vor einer flachen, im Schmuck grüner Wälder leuchtenden Küste, ein Anblick, den sie seit fünf langen Wochen nicht gehabt hatten. Und auf dem gelben Strand flatterten nicht nur Vögel auf und nieder, da sammelten sich auch menschenähnliche braune Gestalten, die völlig nackt herumliefen, in größter Aufregung die Arme gen Himmel hoben, schrille, unverständliche Laute ausstießen,

sich furchtsam zu Boden warfen und wieder aufsprangen, ins Wasser stürzten, als wollten sie den Schiffen entgegenlaufen, und dann wieder aufs Land flüchteten und sich im nächsten Gebüsch verbargen.

Jetzt wurden von den Schiffen die Anker niedergelassen, die Ketten klirrten und kreischten, und Boote wurden ausgesetzt, die sich mit bewaffneten Leuten füllten; aus einem Teil der Mannschaft waren



Kreuzer „Karlsruhe" vor Santa Barbara (Haiti). Bild: Wickert.

jetzt Soldaten geworden, die den schwarzwollenen Seemannsrock mit dem gelbgrauen Lederkoller und die rote Mütze mit dem schmalkrempigen Hut vertauscht hatten. Sie führten Musketen und Hakenbüchsen, dieser und jener auch eine Armbrust, und die Hellebarden rasselten, wenn sie zusammenstießen. Auch Columbus hatte sich jetzt in einen Feldherrn verwandelt; er trug ein dunkles Samtkostüm mit schmaler

wallonischer Halskrause, violette Seidenstrümpfe und das Mäntelchen, ohne das kein spanischer Kavalier bei Hofe erschien: an seiner Hutschnur blitzte eine goldene Reliquienkapsel; die Linke griff an den Degen, und in der Rechten trug er das königliche Banner.

Columbus setzte als erster den Fuß auf das neuentdeckte Land, warf sich nieder, küßte die Erde und dankte Gott. Auch die Kapitäne, Soldaten und Matrosen beugten das Knie und verharrten eine Weile in stillem Gebet, das nur ab und zu von dem Klirren der Waffen gestört wurde. Dann traten sie in Reihen an und begaben sich in feierlichem Zug zu einem niedrigen Hügel in der Nähe des Strandes. Hier zog Columbus seinen Degen, entfaltete das königliche Banner und verkündete mit lauter Stimme, daß er im Namen des Königs und der Königin von diesem unbekannten, jetzt durch spanische Schiffe entdeckten Land Besitz ergreife für alle Zeit. Zugleich ließ sich Columbus gemäß seinem Vertrag mit der Krone von Spanien den Treueid leisten, denn vcn diesem Augenblick an war er Großadmiral des Atlantischen Ozeans, Vizekönig und lebenslänglicher Statthalter all der Länder hier im Westen, die von ihm selbst oder im Anschluß an seine Entdeckungsfahrt von anderen gefunden und besetzt wurden.

Beim Nahen der Boote waren die Eingeborenen in den nahen Wald geflüchtet und standen nun hinter Bäumen und Gesträuchen versteckt und sahen mit entsetzten Augen den wunderlich blitzenden Kapriolen dieser großen, zweibeinigen und buntfarbigen Tiere zu, die aus dem Bauch der hohen und geflügelten Schiffe gekrochen waren Die mußten wohl geradewegs vom Himmel herabgeflogen sein

---

Wissenswertes.

Schornsteine aus Aluminium? In einer Mitteilung über den Stand der Arbeiten an dem neuen Cunarder „Mauretania“ in Birkenhead wird ausgeführt, daß Erwägungen darüber schwebten, ob man nicht die Schornsteine aus Aluminium anfertigen solle. Es wird weiter mitgeteilt, daß auf der Werft von Cammell Laird & Co. eine Reihe von Kabinen aller Klassen völlig fertiggestellt seien, wie sie später in das Schiff eingebaut werden sollen. Während man an diesen Kabinen an Land die verschiedenen Möbelhölzer und Dekorationen erprobt, gehen im Schiff Versuche vor sich, die sich auf Heizung, Beleuchtung und Ventilation erstrecken.

*

Ein 40 Knoten-Schiff? Auf der Jahresversammlung der Ingenieure und Schiffbauer der Nordostküste von England hielt Dr. Baker einen Vortrag über Modellversuche und die Möglichkeiten des Baues eines Schiffes von 40 Knoten Geschwindigkeit. Er führte aus, daß es heute so sei, daß die zunehmende Verminderung des Maschinengewichts und das Verständnis für den Einfluß der Wellen auf die Geschwindigkeit die Möglichkeit des Baues eines Ozeanschiffes von 40 Knoten Geschwindigkeit ergeben hätten. Dieses würde 1365 Fuß lang werden und ein Deplacement von 111 000 t haben. Die Maschinen würden 500 000 PS indizieren. „Syren and Shipping“ schreibt hierzu, daß sich diese Zahlen wohl als kolossal ausnähmen, aber wäre das nicht ebenso gewesen, als man die „Mauretania“ mit 70 000 PS gebaut hätte? **(Und die „Queen Mary“ mit 200 000 PS).**



Laboe — die Heimat der Granatenfischer.

Die Granatenfischer von Laboe.

Von H. v. Philippoff. Mit 4 Aufnahmen von B. du Vinage.

Die Kieler Bücklinge sind die besten der Welt. Ich wollte deshalb unbedingt einen Sprottenfang mitmachen.

Im kleinen Hafen des Dorfes Laboe, wo ich eine Gelegenheit auskundschaften will, riecht es nach frischgefangenem Fisch. Mit langsamen Bewegungen hängt ein alter Fischer die Netze am Mast seines Kutters zum Trocknen auf. Ich erkundige mich nach der Zeit der Abfahrt zum morgigen Fang.

„Morgen gibt's keinen Sprottenfang, morgen fischen wir Granaten."

„Wie, bitte . . .?"

„Morgen sind wieder Schießübungen unserer Kreuzer, da fahren wir auf See, um die verschossenen Granaten vom Meeresboden aufzulesen und an das Depot zu verkaufen . . ."

„Und darf ich mitkommen?" Mein Herz schlägt in Erwartung.

„Meinetwegen . . . Morgen um acht müssen Sie hier sein."

Als ich am nächsten Morgen an der Anlegestelle erscheine, finde ich bereits die ganze Mannschaft des Kutters vor: vier kräftige Männer mit verwitterten Gesichtern.

Nach zwei Stunden Fahrt zeichnen sich im Norden die Umrisse des Kreuzergeschwaders ab. Die Schiffe haben in Kiellinie Aufstellung genommen.

Der Fischkutter fährt an einem zerfetzten Ungetüm vorbei. „Das ist ‚Zähringen', das Zielschiff unserer Marine!" sagt der Kapitän.

Es ist wahrlich ein unheimliches Schiff. Kein Mann an Bord. Von einem Tender aus wird es ferngelenkt. Hundertmal, nein, tausendmal haben schwere Geschosse den Panzer und die Aufbauten des alten Linienschiffes durchlöchert, und immer wieder wird es beschossen. Vom Kielraum bis zur Kommandobrücke ist das Schiff mit Kork belegt, sonst würde die „Zähringen" binnen fünf Minuten absacken.

Unser Kapitän blickt auf seine Uhr. „In zehn Minuten geht's los! . . . Fixer, Kinnings!"

Es wird lebendig an Bord unseres kleinen Kutters. Mehrere rote Bojen werden an Deck geschleppt. Ein unförmiger Taucheranzug aus rotbraunem Gummi wird ausgebreitet. Der Taucher, der

jüngste und kräftigste der vier Fischer, hat bereits drei Paar dicke Hosen, zwei wollene Strickhemden und eine Lederjacke angezogen. Nun setzt er sich auf eine Rolle grauer Seile, und seine Kameraden helfen ihm, erst das eine Bein, dann das andere, den Rumpf und schließlich die Arme hineinzustecken. Der Brustpanzer wird ihm auf den Gummianzug angeschraubt; an diesem wird der kugelrunde Helm befestigt; seine Riesenstiefel werden mit dicken Bleisohlen beschwert. Noch ist das vordere Fenster des Helmes offen, und der Taucher raucht behaglich seine Piepe.



Der wichtigste Mann an Bord: Der Taucher.

Inzwischen hat sich das Gespensterschiff „Zähringen" in Bewegung gesetzt. Unser Kapitän hat den Motor angelassen, und wir folgen der schwimmenden Zielscheibe in etwa einem Kilometer Entfernung. Einer von unserer Besatzung hat ein Notizbuch aus der Tasche gezogen.

Plötzlich fangen die Kreuzergeschütze an zu donnern; weißer Rauch umwölkt die entfernten Umrisse der Schiffe, er wird nur von aufflackernden Flammen durchbrochen; die Granaten graben sich in die Wellen der Ostsee ein und lassen gewaltige weiße Fontänen aufbrausen. Es ist beinahe immer das gleiche Schauspiel: einmal ist der Schuß zu kurz, das andere Mal zu weit, das dritte Mal ist der Volltreffer da. Unser Beobachter läßt sich vom Höllenlärm nicht ablenken, ruhigen Blickes schaut er auf die weißen Wassersäulen und notiert sich die Einschlagstellen.

Sowie das Schießen beendet ist, stampft der Kutter aus aller Kraft seiner fünfzehn Pferdestärken nach den Stellen, wo die Granaten eingeschlagen haben. Dort, wo man eine Granate am Meeresboden vermutet, wird eine rote Boje festgemacht. Unsere Bojen tragen alle die Nummer 4, denn wir sind ja nicht das einzige Boot, das auf Granatenjagd ausgegangen ist: noch vier Kutter kann ich zählen.

Als genügend Stellen markiert sind, geht der Taucher über Bord. Jetzt geht die eigentliche Suche nach den Granaten los. Während der Kapitän sich müht, daß das Boot

Oben: Eine 10,5 cm-Granate, die noch einmal bei Übungen verschossen werden kann. Gewicht 15 kg, Preis für den Fischer 7.— RM.

Rechts: Der „Groote" wird sorgfältig von Tang und Schlick befreit. Er lag seit mehr als 20 Jahren auf dem Meeresgrund.

nicht abgetrieben wird und daß die Signalleine und der Luftschlauch in Ordnung sind, arbeiten die beiden anderen Mitglieder der Besatzung angestrengt an der großen Luftpumpe.

Auf einmal zieht sich die Signalleine straff. „Hat, hat!" schreien die Fischer auf. Einer der Männer an der Luftpumpe verläßt seinen

Posten und schleudert ein mit Blei beschwertes Seil in die Wellen. Eine Minute vergeht. Da wird wieder die Signalleine gezogen. Nun zieht der Fischer das geworfene Seil wieder ein, und bald kommt eine Granate zum Vorschein.

Der Kapitän spuckt seinen dunkelbraunen Priem aus. „Das sind schon sieben Mark heute . . .“ lächelt er. „Soviel bekommen wir von der Marine dafür . . .“

Wir sind an der Stelle, wo vor einer halben Stunde die Schießscheiben von der „Zähringen“ geschleppt wurden.

Mehrmals steigt unser Taucher herauf; man öffnet ihm das Helmfenster, er trinkt etwas Kaffee, raucht seine Piepe und verschwindet bald wieder in der grünlichen Tiefe.

„Granaten fischen kann man in der Ostsee nur hier. Hier ist es bloß sieben Meter tief, der Grund ist frei von Schlick und Tang, auch sind die Strömungen sehr schwach . . . Vor dem Kriege hat die Marine meist mit neuen Übungsgranaten geschossen. Aber jetzt muß man sparen: bis zu zehnmal kann eine Übungsgranate, also ein Geschoß ohne Ladung, verschossen werden, dann wird sie aber von den Gasen im Geschützlauf und vom Salzwasser so zerfressen, daß sie „scheel“ wird, sie kommt zur Verschrottung . . .“

Endlich ist man soweit, der Taucher hat sich seines Anzuges entledigt und ruht sich erschöpft aus. Allein die roten Bojen bleiben am „Granatenfriedhof“ zurück. Die Fischer kommen ja morgen wieder, um den Meeresboden nach Geschossen abzusuchen.

Neue Bordflugzeuge englischer Kreuzer.

Schon seit einiger Zeit beschäftigt sich die britische Admiralität mit dem Problem, die an Bord von Kriegsschiffen mitgeführten Flugzeuge auf zweckmäßigste Weise unterzubringen. Während man bisher diese Flugzeuge — meist zwei — mitschiffs an Deck festzurrte und dabei den Motor mit Segeltuch schützte, werden bei den neuesten Kreuzern, und zwar den 9000-Tonnen-Schiffen der „City“-Klasse, die Flugzeuge in besonderen Gelassen untergebracht, wobei die Tragflächen vorher zurückgeklappt werden.

Bei den Kreuzern der „City“-Klasse handelt es sich um die „Sheffield“, „Birmingham“, „Glasgow“, „Newcastle“, „Southampton“, „Liverpool“, „Manchester“ und die „Belfast“. Die Geschwindigkeit dieser Kreuzer beläuft sich auf 32½ Knoten. Ihre Bewaffnung besteht aus zwölf 15,2-Zentimeter-Geschützen und acht 10,2-Zentimeter-Geschützen. Außerdem sind die Kreuzer mit automatischer Flugabwehrartillerie ausgerüstet.

Die Flugzeuge, die an Bord mitgeführt werden, sind sogenannte Amphibien-Flugzeuge des Typs Supermarine Walrus. Der 600-PS-Bristol-Pegasus-Motor gibt dem Flugzeug eine Geschwindigkeit von 250 Stundenkilometer. Das Flugzeug ist speziell für Aufklärungszwecke und für die Mitführung an Bord von Flugzeugmutterschiffen oder Kriegsschiffen konstruiert. Die Besatzung setzt sich aus drei Mann zusammen; die Bewaffnung besteht aus zwei Lewis-Maschinengewehren. Das Flugzeug wird vermittels einer Katapulteinrichtung gestartet und nach der auf dem Wasser erfolgten Landung mit einem Kran wieder an Bord genommen. Das Flugzeug kann nach Belieben als Wasser- und als Landflugzeug Verwendung finden. Auf den Kreuzern der „City“-Klasse können bis zu vier Flugzeuge mitgeführt werden.



Im Taifun.

Ein Erlebnis von
H. L. Paatz.

Was ist ein Taifun? — — — Ein räumlich kleines Tief, oft im Herbstanfang durch starke Erwärmung des Meeres östlich der Philippinen hervorgerufen, beginnt zu wandern. Von allen Seiten strömen die Luftmassen zum Luftloch. Es entsteht ein trichterförmiger Wirbel mit einem Zug nach außen und oben, der auf schmaler Bahn, immer schneller werdend, daherbraust.

Wenn man von einem Taifun hört oder liest, dann stellen sich die meisten Leute ein elementarisches, gewaltiges, zerstörendes Unwetter vor. Für die davon überraschten, im Hafen festliegenden und auf Reede verankerten Fahrzeuge trifft diese Voraussetzung auch fast immer zu. Ein solcher Taifun zerstört in wenigen Minuten, was in Jahren geschaffen wurde; er fordert stets große Menschenopfer und Untergang von vielen chinesischen Dschunken und sogar auch großen Fahrzeugen, wie Dampfern und Segelschiffen. Die großen seetüchtigen Schiffe werden auch, sobald der Anzug eines Taifuns gemeldet wird, sofort das offene Meer zu erreichen suchen. Für die auf dem freien Meer vom Taifun überraschten Schiffe ist die Gefahr nicht so groß, vorausgesetzt, daß man ein gutes Schiff unter den Füßen hat und vor allem, daß die Schiffsführung es versteht, die Annäherung des Taifuns durch maritim-meteorologische Beobachtung rechtzeitig festzustellen, durch richtige Segelmanöver oder durch Maschinenkraft dem Zentrum auszuweichen und aus seinem gefährlichen Bereich herauszusegeln oder zu dampfen. Zur besseren Erläuterung eines Taifuns (chinesisch Tai Fung), dieses gefährlichen Wirbelsturmes, will ich hier

jetzt ein eigenes Erlebnis von einem Zusammentreffen mit einem Taifun schildern.

Wir befanden uns mit dem Bremer Vollschiff „Gertrud“ (Kapitän Henke) auf der Ausreise von Philadelphia nach Nagasaki in Japan mit einer Ladung von 60 000 Kisten Petroleum. Nach neunzig Tagen auf See hatten wir die Sundastraße erreicht und segelten durch die enge Prinzeßpassage dicht an Anjer vorbei. Dort hatten wir von Eingeborenen, welche in primitiven Kanus längsseit gepaddelt waren, allerlei frischen Proviant an Früchten usw. eingetauscht, auch einen flachen, runden Bastkorb mit etwa dreißig kleinen braunen Javaenten und trotz des Verbots vom Kapitän auch kleine und große Affen verschiedener Gattungen. Von uns bekamen sie dafür Tabak, Streichhölzer, Seife, Hartbrot und alte Kleidungsstücke. Das Navigieren durch die engen Wasserstraßen zwischen den vielen Inselgruppen erfordert tüchtige Seemannschaft Tag und Nacht. Mühsam und vorsichtig arbeiteten wir uns durch die Palembang- und Bangkastraße durch. Das Wetter war wohl während des Tages schön und sichtig, aber sehr unbeständig. Nachts hatten wir sehr schwere Gewitter mit starken elektrischen Entladungen durchzumachen. Ein Segelmanöver löste das andere ab, sodaß hohe Anforderungen an die Besatzung gestellt wurden. Wir waren froh, als wir nach tagelangem Manövrieren das südchinesische Meer erreichten.

Ich war zweiter Offizier an Bord, und als ich abends um acht Uhr meine Wache übernommen hatte, begab ich mich ins Kartenhaus, um die Nachtinstruktion durchzulesen; es fiel mir ein Satz darin auf, der dick unterstrichen war. Er lautete: „Die Luftströmungen sind scharf zu beobachten, zieht die obere Luft rechtweisend Ost, so bitte ich um sofortige Meldung“.

Kapitän Henke war ein alter erfahrener Japansegler, der viele Reisen in diesen gefahrvollen Gewässern zurückgelegt hatte. Jeden Abend, bevor er sich zur Ruhe begab, pflegte er eigenhändig seine besonderen Befehle für die Nacht ins Wachbuch einzutragen und wir beiden Steuerleute mußten davon genaue Kenntnis nehmen und mit eigener Unterschrift gegenzeichnen. Ich hatte diesen besonderen Satz mehrmals durchgelesen und kann wohl mit Recht behaupten, daß verschiedene Gedanken und Befürchtungen meinen Kopf durchkreuzten. Ich wußte aus dem Buch „Segelanweisung“, daß, wenn die obere Luft rechtweisend Ost zieht, dies ein sicheres Zeichen dafür ist, daß ein Taifun im Anzuge ist. Wir waren also in der Gefahrenzone der Taifune angelangt und mit fast übertriebener Sorgfalt ging ich meine Wache.

Wir waren hundert Tage in See, als ich morgens um vier Uhr die Wache übernahm. Nach unseren letzten astronomischen Beobachtungen befanden wir uns etwa 120 Seemeilen westlich von der Insel Luzon der Philippinengruppe. Mit allen Segeln, bei leichter Brise aus Südost und mäßigem, ruhigen Seegang segelte die „Gertrud“ leicht und sicher auf ihrem nördlichen Kurs dahin. Es begann sehr schnell Tag zu werden, der östliche Horizont begann sich rötlich zu

färben und jeden Augenblick mußte der obere Rand der aufsteigenden Sonne auftauchen. Ich begab mich längs der kleinen Laufbrücke nach dem hinter dem Großmast befindlichen, von Holzstützen getragenen und von einem Geländer umgebenen Deck zu dem darauf stehenden Peilkompaß, um schnell die Amplitude zu peilen und die Deviation zu berechnen. Feuerrot stieg die Sonnenscheibe langsam herauf. Sobald der Unterrand mit der Horizontkimm tangierte, machte ich auf dem Fluidkompaß meine Peilung. Eingedenk der Eintragung im Wachbuch richtete ich meine Augen nach der Luftströmung der Wolken. Die unteren weißen Cumuluswolken zogen langsam getreu der Windrichtung südöstlich, — aber da war auch noch die obere Wolkenschicht, bestehend aus Zirrus- und Stratuswolken, und jetzt konnte man über die matte, am Himmel stehende Halbmondsichel mit bloßem Auge deutlich die Richtung der Bewegung feststellen, wie sie darüber zog. Ich peilte auf dem Kompaß, und — Donnerlüchting: die obere Luft zog rechtweisend Ost. Ich vergewisserte mich nochmals genau, daß dem auch so sei und begab mich zur Schlafkammer meines Kapitäns, um Meldung zu machen. Vorher hatte ich das Barometer, welches sich im Kartenhaus in kardanischer Aufhängung befand, genau mit der Tangierschraube eingestellt. Ein Fallen war noch nicht zu bemerken. Auf meine Meldung sagte Kapitän Henke: „Ich komme sofort, das habe ich mir schon gedacht“. Ich begab mich wieder an Deck, es war nun vollständig hell geworden, weithin sichtig, ein ausgesprochener schöner Morgen. Mit dem langen Fernrohr suchte ich den Horizont ab. In dem östlichen Horizont zeichneten sich ganz deutlich die Umrisse eines tiefbeladenen Viermasters ab. Es war dies, wie sich später herausstellte, die „Devonshire“ aus Glasgow, welche drei Wochen vor uns Point Breeze bei Philadelphia mit einer Ladung Kistenöl für Kobe in Japan verlassen hatte. Mittlerweile war der Kapitän vollständig angezogen an Deck erschienen. Er schnüffelte mit scharfen Augen umher, ging zum Peilkompaß, beobachtete die Luft und peilte bedächtig. Darauf sagte er zu mir: „Beide Wachen an Deck“. Ich ließ die Freiwache wecken. Fünf Minuten darauf kam auch schon der erste Offizier Hauenstein zum Halbdeck herauf. Der Alte sagte zu uns beiden: „In drei Stunden wird ein Taifun heransausen, der nicht von Pappe ist, also zuerst alle Segel aufgeien und besonders gut und sauber festmachen, es bleiben nur die drei Untermarssegel bei, Vorstengstagsegel und Sturmbesan klar zum schnellen Beisetzen; dann wird alles, was nicht niet- und nagelfest ist, unter die Back geschafft, ebenso der Hühner- und Schweinestall dahin und fest gelascht. Der Zimmermann soll die Lukenkeile ordentlich nachtreiben. Haben Sie mich verstanden?“ Wir nickten nur mit dem Kopfe und pfiffen unsere Leute. Die so jäh aus dem Schlafe geholten Matrosen rieben sich den Schlaf aus den Augen und knurrten und fluchten: „Was ist denn los, hat der Alte einen Tropenkoller?“ und ähnliche unterdrückte Bemerkungen wurden laut. Aber sie hatten nicht lange Zeit, sich über die Gründe dieses für sie so seltsamen Vorkommnisses den Kopf zu zerbrechen, denn schon erfolgten die energi-

schen Kommandos der beiden Steuerleute. Die Rahen wurden heruntergelassen, die Segel aufgegeit und wir ließen alle Mann antreten, um die Segel gut festzumachen, das Tauwerk an Deck wurde gut aufgeklart und an Deck alles klargemacht zum Empfang des Sturmes. Als nun diese Arbeiten beendet waren, ließ der Kapitän beide Wachen schaffen (d. h. essen), vorher bekam noch jeder Janmaat ein ordentliches Glas sechzigprozentigen Jamaikarum und lachend verdrückten sie ihre Rumration, sie waren alle gehörig in Schweiß gebadet; mitleidig und geringschätzig sagten einige Superkluge: „Wo ist denn nun der Taifun? He? Och, der Alte sieht ja Gespenster". Als ich wieder auf dem Halbdeck zum Kapitän kam, sagte er zu mir: „Sehen sie sich mal das Barometer an". Ich eilte ins Kartenhaus und traute meinen Augen nicht. Meine letzte Einstellung um vier Uhr dreißig war auf 766 mm gewesen, jetzt war es in dieser kurzen Zeit auf 721 mm gefallen. Ich machte schnell noch meine Eintragung im Journal: „7 Uhr a. m. Bar. 721 mm". Als ich wieder zu ihm an Deck trat, sagte er grimmig lachend: „Na?" Ich konnte darauf nichts erwidern und schaute ihn ganz verdutzt an. „Ja — ja", sagte er und ging mit großen Schritten an Deck auf und ab.

Die „Gertrud" lag jetzt fast unbeweglich im Wasser und wenn nicht die drei Untermarssegel vorgeschotet gewesen wären, so hätte man glauben können, sie läge vor Anker mit ihren kahlen Masten und Rahen. Ich sehe nun den englischen Viermaster ganz deutlich, denn er war in den drei Stunden bedeutend näher an uns herangekommen, er segelt, mit allen Segeln bei, in etwa 4 Seemeilen Ostnordost von uns stolz und sicher davon. Ich sage nun zu unserem Alten: „Na, und der?" „Der —", sagte der Kapitän kopfschüttelnd, — „geht jedenfalls hops mit Mann und Maus". Der Steward meldete nun, daß das Frühstück bereit wäre, und wir begaben uns in die Messe zum Essen. Beim Essen erzählte der Kapitän uns von mehreren Taifunen, die er mit der „Gertrud" und auf anderen Schiffen bereits erlebt hatte. Der Kapitän, der mir sehr wohl gesinnt und auch mein bester Lehrmeister war, sagte nach Beendigung unserer Mahlzeit noch gutmütig lachend zu mir: „So — nun gut aufgepaßt und die Augen offen, damit Sie lernen, wie man solchem infamen Wirbler die Zähne zeigt". Er ging in seine Kammer und zog sich seine langen Gummistiefel, Ölmantel und Südwester an.

Als ich wieder auf das Halbdeck kam, sah ich sofort eine schwarze Bank mit zerrissenen Rändern aus der Nordostkimm heraufsteigen, es war vollständig windstill, dessen ungeachtet war eine seltsame zittrige Bewegung auf der Meeresoberfläche bemerkbar. Die noch vor einer Stunde ruhig um das Schiff streifenden Vögel flatterten ängstlich hoch um die Mastspitzen herum und stießen wehklagende Schreie aus. Die unheimlich große Sonnenscheibe war vollständig in einen Dunstschleier eingehüllt und war totenbleich geworden. Die schwarze Bank in Nordost stieg unaufhaltsam und jetzt schneller, immer höher. Vollständig bewegungslos lag der große Viermaster an Backbord von uns, schlapp hingen die Segel herab. Man hatte gerade begonnen, die oberen

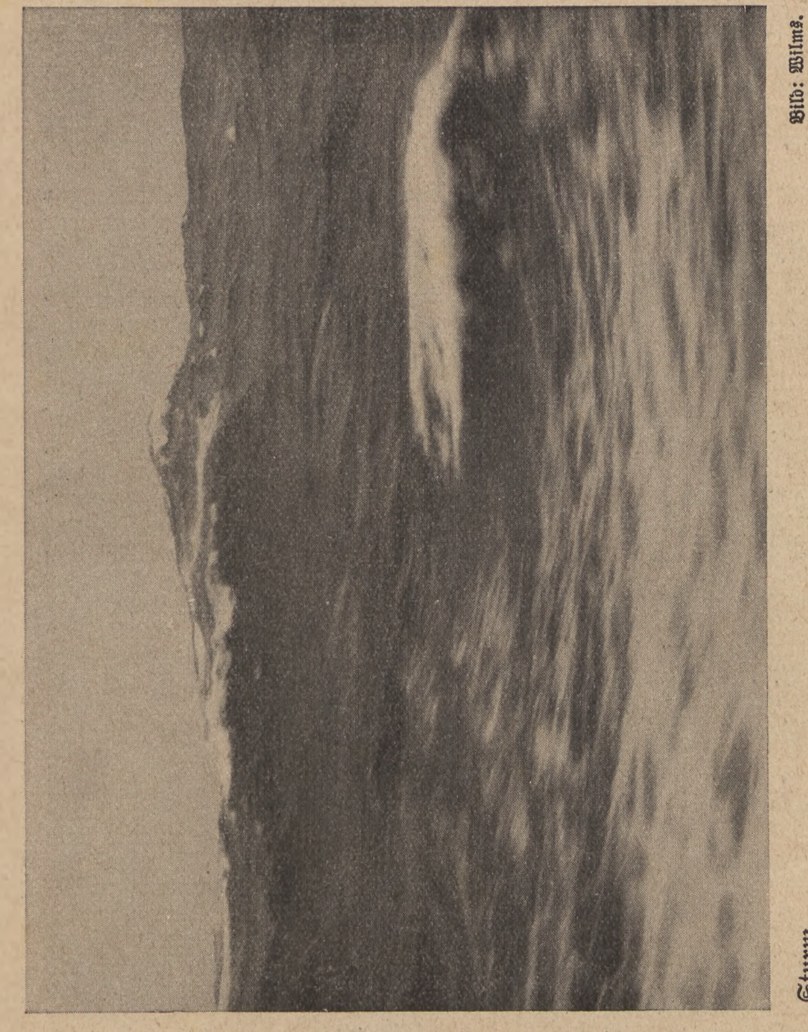


Viermastbark mit vollen Segeln vor dem Winde.

Bild: Hamburg-Süd.

Rahsegel aufzugeien. Ich machte meinen Kapitän darauf aufmerksam. Er sagte nur mit verbissenem Gesicht: „Zu spät“. Ich sprang jetzt schnell in meine Kammer und zog nun auch meine Seestiefel an, ergriff Ölmantel und Südwester und war gleich wieder auf dem Achterdeck. Der erste Offizier machte nochmals die Runde und überzeugte sich, daß auch alles seefest und sicher gelascht war. Die Mannschaft hatte es dem Kapitän nachgemacht. Alle Leute waren in Seestiefeln und Ölzeug und schauten erwartungsvoll nach der aufkommenden Bank. Ich ging nochmals ins Kartenhaus und stellte das Barometer genau ein. 711 mm, es war noch um 11 mm gefallen, ein äußerst tiefer, alarmierender Stand. Die Bank kam jetzt schnell heran, einzelne Wolkenfetzen kamen bereits angefegt, ebenso huschten kurze, weiße Schaumkämme auf uns zu. Da brüllte Kapitän Henke mit voller Kehle übers Deck: „Alle Mann achteraus, zwei Mann ans Ruder!“ Und zu mir gewandt rief er: „Sie stellen sich vor das Steuerrad und kontrollieren das Steuer, alles hört nur auf mein Kommando“. Der Viermaster war bereits in der schwarzen Bank und somit unseren Augen entschwunden. Es war neun Uhr vormittags. Plötzlich brach ein Getöse über uns los, hellpfeifend, klirrend, als wenn tausend Fensterscheiben bersten, heulend und rauschend fegte ein warmer, spritzender, feiner Wasserregen über uns, es wurde vollständig unsichtig. Die Luft war von rasendem Wasserdunst erfüllt. Und da war der Teufel Tai Fung schon über uns hergefallen. Ein furchtbarer Windstoß wirft die „Gertrud“ schwer nach Backbord über, die Leereeling unter Wasser drückend. Alles hält sich luvwärts an dem Geländer krampfhaft fest. Die Luvpardunen und Wanten recken und strecken sich unter Stöhnen und Quietschen. Alle Mann halten bei dieser Kraftprobe den Atem an, aber die „Gertrud“ war zäh. Unübersehbar wären die Folgen gewesen, wenn auch nur eine von den schweren Stahlpardunen nachgegeben hätte und gebrochen wäre, die Masten würden über Deck abgebrochen und die ganze Takelage über Bord gestürzt sein, alles verwüstend und mit sich reißend. Der erste Anprall war vorbei und heulend, ruckweise brach der Sturm über uns los. Kapitän Henke brüllte jetzt zu mir: „Up dat Roer, holl af!“ (Auf das Ruder, halt ab.) Die beiden Matrosen drehen mit aller Kraft zollweise das schwere Rad nach Backbord. An der Vorderseite des Rades hing ich mit meinem ganzen Körpergewicht in den Speichen des Steuerrades und zusammen wuchteten wir drei Mann nun daran. Da die „Gertrud“ bereits, durch diesen furchtbaren Winddruck auf der Seite liegend, durchs Wasser segelte, folgte sie auch gehorsam, erst langsam, dann immer schneller, dem Steuerdruck und drehte sich aus dem auf ihrer Breitseite lastenden und abwürgenden Druck. Langsam richtete sie sich schwankend auf. Kapitän Henke brüllte jetzt: „Alle Mann an die Steuerbordbrassen, braß vierkant“. Alles springt aufs Großdeck, hinein ins brodelnde Wasser, schnell und eifrig wird vierkant gebraßt. Der Wind ist platt von achtern und kann nun seine Wut an den vollen starken Untermarssegeln auslassen. Aber ein neues Untermarssegel aus Segeltuch „Stärke Nr. 1“ mit armdicken,

auf Kraft geprüften Ketten als Schoten hält auch diesem Taifun stand. Die „Gertrud“ jagt jetzt, nachdem alle Rahen hingetrimmt sind, wie eine Sturmbraut vor dem Winde dahin und durchschneidet mit ihrem



Sturm.

Bild: Wilms.

scharfen Bug die gurgelnde, wild durcheinander gepeitschte Meeresoberfläche. Man kann knapp eine Schiffslänge weit sehen, es ist fast dunkel und die Luft erfüllt von salzigem Wasserdunst und feinem,

nadelscharfen Sprühregen, dazu das wütende Heulen des Taifuns. Ich stehe vor dem Steuerrad und blicke in den Kompaß. Wir jagen auf Westkurs dahin. Das Rad läßt sich jetzt leicht drehen, da das Schiff vor dem Winde dahinrast. Das Kielwasser schäumt und brodelt hinter dem Heck. Es muß sehr genau und schnell gesteuert werden, da ein Schiff bei schneller Fahrt vor dem Winde (lenzen) leicht aufluvt, wenn der Druck nicht genau von achtern ist. Dies mußte unter allen Umständen vermieden werden, da sonst schwere, mitlaufende Brecher und Sturzseen über Deck schlagen. Die ganze Besatzung hatte sich, nachdem sie das Großdeck wieder vom Tauwerk aufgeklart hatte, auf dem Achterdeck versammelt. Am Steuer wurde alle halbe Stunde abgelöst, denn das Steuern strengte unter diesen Umständen besonders an. Wir steuerten jetzt Nordwest vor dem Winde. Der Kapitän war auf kurze Zeit in das Kartenhaus gegangen und ich konnte durch das hintere Bullauge (Fenster) sehen, wie er mit Zirkel und Bleistift herumhantierte. Nach einer Weile kam er zu mir am Steuerkompaß und brüllte mir ins Ohr, denn der Sturm tobte und heulte ununterbrochen weiter: „Der Taifun hat uns von Nordost her angefallen, wir haben ihn abpariert und sind auf Südwestkurs vor dem Winde weggelaufen, nach einer Stunde waren wir auf Westkurs und jetzt nach drei Stunden auf Nordwest. Wenn wir auf Nordkurs liegen, dann müssen wir heraus sein aus diesem Hexenkessel. Das gefährliche Zentrum liegt rechts von uns. Also passen Sie weiter gut auf und sagen Sie mir Bescheid, wenn wir auf Nordkurs segeln". Um ein Uhr mittags war der Wind Süd und wir mußten auf Nordkurs weiterjagen. Der tiefe Barometerstand wurde unruhig und zeigte Neigung zum Steigen. Ich rief dem Kapitän zu: „Wir steuern jetzt Nord". Hierauf brüllte er durch den tobenden Sturm: „Steuerbord halb anbrassen, Vorstengstagsegel und Sturmbesan bei". Sowie der Vortopp angebraßt war, kam der Kapitän zu mir und rief: „Kurs Nordwest". Gehorsam folgte die „Gertrud" dem Steuerdruck, legte sich leicht nach Steuerbord über und begann zu rollen und zu stampfen. Bald waren auch die beiden Spitzsegel beigesetzt und flott und sicher segelten wir aus der Umklammerung des Taifuns und seinen Wirbeln. Schon nach kurzer Zeit klarte vor uns das Wetter auf und der Horizont wurde deutlich sichtbar. Der Wind hatte seine furchtbare Gewalt verloren und flaute ab. Das Barometer sprang förmlich wieder hoch und stand bereits auf 745 mm. Um zwei Uhr nachmittags war der Spuk zu Ende. Schöner blauer Himmel, leichter Südwind, der Seegang allerdings noch unruhig durcheinanderlaufend. Die schwarze Bank versackte in der Südwestkimme. Um drei Uhr waren wieder alle Segel bei und an Bord alles wieder im „Status quo". Die Luft war nach dieser elementarischen Reinigung wunderbar frisch und die aufgeregte Natur hatte sich beruhigt Vereinzelte Vögel sammelten sich wieder beim Schiff, als wäre nichts passiert. Nach weiteren fünfzehn Tagen flotten Segelns erreichten wir unter günstigem Wind und Wetter unser Reiseziel — Nagasaki — an der Südwestküste der Insel Kiuschiu in Südjapan mit einer Gesamtfahrzeit von hundert-

sechzehn Tagen. Gesamtdistanz: Philadelphia — Nagasaki — 17382 Seemeilen!

Nach unserer Ankunft im Hafen hörten wir dann, daß noch drei Schiffe für Japan fällig seien und zwar das Hamburger Vollschiff „Melpomene" und der Bremer Viermaster „Bertha", auch unser bekannter Mitsegler „Devonshire" aus Glasgow. Die beiden deutschen Schiffe segelten erst nach dreißig Tagen ein, nachdem sie zwölf Tage unter fürchterlichen Strapazen und Abnutzung von Segeln und Taielage im Zentrum des Taifuns herumgeschwappert waren. Der bedauernswerte Engländer hat niemals Japan erreicht und ist mit Mann und Maus verschollen.



Klettern muß ein Seemann können! Bild: Toni Seitz.

Eine Seereise vor hundert Jahren.

Die verführerischen Angebote für Seereisen auf den modernen Luxusdampfern flattern uns häufig ins Haus, und man erkennt schon aus den Prospekten die idealen Lebensbedingungen, die uns hier auf hoher See gewährt werden. Welch ein Wandel in einem Jahrhundert! Zur-See-gehen dünkte damals dem gewöhnlichen Sterblichen als eine Art Selbstmord; niemals hätte er eine solche Fahrt zu seinem Vergnügen unternommen, und Schiffsreisen wurden nur von Kaufleuten angetreten, die vorher ihr Testament machten, oder waren das Vor-



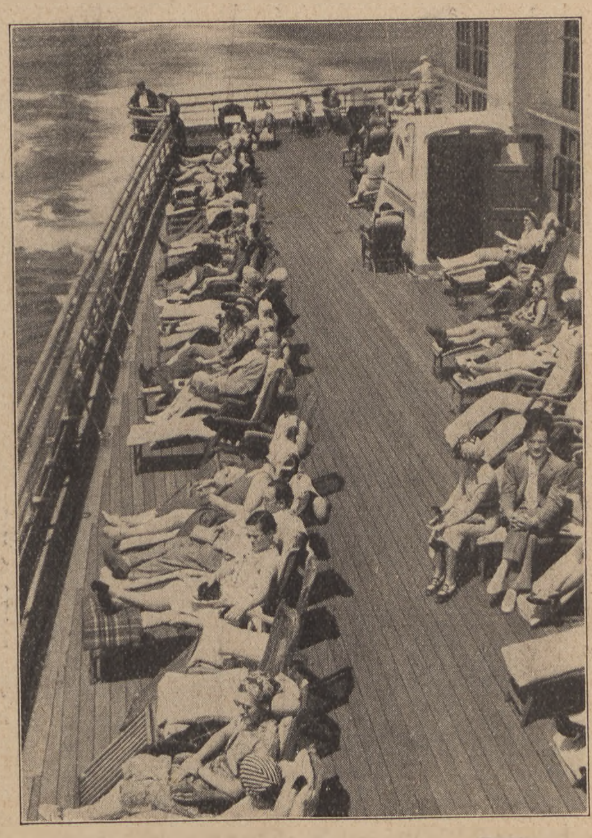
Bild: Techno-Phot. Archiv.

Im Zwischendeck
eines Dampfers der Hamburg-Amerika Linie im Jahre 1860.

recht kühner Abenteurer und leichtsinniger Taugenichtse. War man doch viele Wochen, ja Monate unterwegs; so dauerte eine Fahrt von Le Havre nach New York zum Beispiel sechs Wochen. Erstaunliche und ergötzliche Einzelheiten über die Vorbereitungen und Ausrüstungen für eine solche Reise werden uns in dem „Passagier auf der Reise“ des Geh. Kriegsrats Reichard, dem verbreitetsten Reisehandbuch jener Tage, mitgeteilt, und daß seine Angaben auf Richtigkeit beruhten, hat uns die neuere Forschung bestätigt. Sehr vorsichtig mußte man schon in der Auswahl des Schiffes und des Schiffskapitäns sein. Selbst auf Landseen soll man sich vorher das Fahrzeug gut ansehen. „Im Jahre 1817“, schreibt Reichard, „lief ich Gefahr,

auf der Fahrt von Kostnitz nach Mörsburg (Konstanz nach Meersburg) zu verunglücken, weil ich unterlassen hatte, vorher das Schiff in Augenschein zu nehmen, das für meinen Wagen und meine Pferde zu eng war. Nach dem Schiffskapitän muß man sich erkundigen, weil man die ganze Zeit der Reise auf seine Gesellschaft beschränkt und seiner Führung anvertraut ist. Wenn es ein vernünftiger, gesellschaftlicher, gutartiger Mann ist, so wird man desto glücklicher reisen. Wenn er aber anders ist, vor allem dem Trunk ergeben, dann wird man eine Hölle bei ihm finden."

Bei einer längeren Reise soll der Passagier nicht vergessen, „sich ein Bett in der Kajüte ausdrücklich auszubedingen, damit er sich, wenn er seekrank wird, niederlegen könne"; auch muß er darauf halten, daß sein Gepäck in den Schiffsraum gebracht wird und nicht auf dem Verdeck bleibt, weil es sonst naß wird, sowie erbrochen und gestohlen werden kann. Die Verproviantierung ist bei kleinen Seereisen nicht so wichtig, denn nach der Erfahrung des Verfassers ist der Reisende doch meist seekrank, und dann „ekelt ihn ohnehin vor aller Speise". Aber wenn die Seefahrt auch nur einige Tage dauern soll, dann möge er sich Nahrungsmittel für ein paar Wochen mitnehmen, „weil man nie weiß, was einem auf



Sonnendeck der Touristenklasse auf Schnelldampfer „Bremen". Bild: Nordd. Lloyd.

der See zustoßen kann, und ob man dort nicht einige Wochen oder gar einige Monate zubringen muß". Das Essen auf den Schiffen ist meist sehr schlecht, denn seine Zubereitung wird dem schlechtesten Matrosen überlassen, und so sind die Speisen „für einen Mann von etwas feinerem Geschmack sehr ekelhaft und kaum genießbar". Wenn man eine eigene und gute Küche führt, hat man auch den Vorteil, den Kapitän bisweilen zu Gast bitten zu können und dadurch sein Wohlwollen zu gewinnen. Da die Matrosen sagen: „Gott gibt Speise, aber der Teufel kocht", muß ein Reisender sein eigener Koch sein. Reichard zitiert die Ratschläge des Amerikaners Franklin, der dem Passagier empfiehlt, sich u. a. mitzunehmen: 1. gutes Wasser, 2. guten Tee, 3. gemahlenen Kaffee, 4. Wein von einer guten Sorte, 5. Rosinen und Mandeln, 6. in Fett geschmolzene Eier, 7. geistige Getränke, 8. Zitronen und Zucker, 9. Brot, 10. tragbare Suppe oder Suppenkuchen. Außerdem soll er sich aber auch von einer kleinen „Arche Noah" begleiten lassen. Lebende Hammel und Hühner eignen sich weniger dazu, denn sie werden leicht seekrank, nehmen ein trauriges Wesen an und magern sichtlich ab, so daß sie beim Schlachten nur einen zähen und harten Braten liefern, besonders die Hühner schmecken „wie gegerbtes Leder". Dagegen sind die Schweine diejenigen Tiere, die die Anstrengungen einer langen Seereise am besten aushalten, und es ist ratsam, sich mit einer hübschen



Auf einem Schiff ist man zu Gast wie bei guten Freunden. Bild: Nordd. Lloyd.

Anzahl dieser Rüsselträger zu versorgen, um stets frisches Fleisch auf dem Meer zu haben. Dazu kommen noch allerlei Küchengeräte, wie: eine Spirituslampe, eine Bratpfanne, ein kleiner blechener Bratofen, der mit der offenen Seite gegen das Feuer gesetzt wird usw.

Nun stelle man sich den unerschrockenen Seefahrer vor 120 Jahren vor, wie er an Bord anlangt, mit seinem Ofen und seinen Bratpfannen, seinen Säcken voll Mundvorrat, seinen Hängematten und Matratzen, seinen Hühnerkäfigen, seinen wehmütigen Hammeln und seinen lustigen Schweinen, und wie er sich mit all diesem Gewimmel um ihn nach Möglichkeit auf dem schwimmenden Haus einzurichten sucht. Und wieviel hat er zu tun, da er selbst für seine Tiere sorgen muß, sich sein Essen zubereitet und sich mit der Mannschaft gut zu stellen sucht, weil sonst das Leben unerträglich wird; er lädt den Kapitän zu Tisch ein und gibt ihm von seinem Tabak, er erzählt den Matrosen lustige Geschichten, damit sie ihm keine schlimmen Streiche spielen. Außerdem soll er nach dem Rat des Reiseführers alle Pfropfen der ausgeleerten Flaschen sorgsam sammeln, um sie für den Fall benutzen zu können, daß das Schiff untergeht, damit er sich mit Hilfe dieser Pfropfen „einige Wochen lang“ über Wasser halten kann. Gegen die Krankheiten, die auf den Schiffen wüten, schützt er sich nach Möglichkeit durch Reinlichkeit, eine gute Diät und ständige Bewegung in frischer Luft, und wenn es Kranke an Bord gibt, dann soll er sich davor hüten, „jemals seinen Speichel zu verschlucken“, weil in ihm Krankheitskeime enthalten sein können!

Wissenswertes.

Wale. Der größte Wal ist der Blauwal. Von ihm werden alljährlich etwa 16000 Stück im Südlichen Eismeer erlegt und zu Tran (Walöl), Futtermehl, Fleischextrakt, Fleischkonserven usw. verarbeitet. Ein ausgewachsener Blauwal ist gewöhnlich 24 bis 26 m lang und wiegt rund 100000 kg., also 2000 Zentner, das ist ein Gewicht gleich dem von 25 Elefanten und 150 Ochsen. Das Herz des Blauwals entspricht dem Gewicht eines Elefanten und die Niere dem eines Ochsen. Eine Walmutter bringt ein lebendiges Junges zur Welt, das bei der Geburt 4 bis 5 m lang ist und bis zum Ende des zweiten Jahres von der Muttermilch lebt.

*

Leuchtfeuer für die Schiffahrt. In der ganzen Welt gibt es für die Fahrwasserbezeichnung 30000 Leuchtfeuer. Davon befinden sich 800 in Deutschland, neben 16 Feuerschiffen. In den deutschen Fahrstraßen gibt es 4000 Fahrwasser- und Untiefentonnen, 34 Luftnebelsignalstationen und 13 Funkfeuer, d. h. Stationen, die Funksignale zur Orientierung der Schiffahrt aussenden. Der Funkpeilapparat an Bord nimmt diese Funksignale auf.

*

Ein unterseeisches Gebirge im Atlantik. Zwischen dem Kap St. Vincente in Portugal und der Insel Madeira wurde ein unterseeischer Berg festgestellt, der bis etwa 60 Meter unter die Meeresoberfläche emporragt, während die Tiefe des Ozeans an dieser Stelle durchweg 4000 Meter beträgt. Die Stelle, die noch auf keiner Seekarte verzeichnet war, hat den Namen „Ampère-Bank“ erhalten.



Alte Seebären in der Sonne.

Von Rolf Sievers. Mit einer Aufnahme von H. Rittlinger.

Sie haben einst die ganze Welt gesehen
Und haben sich in manchem Sturm erprobt
Und manches Mädel, manchen Drink gelobt –
Dann mußten sie daheim vor Anker gehen.

Die große Ferne macht die Männer weise ...
Von Sturm und Brandy kriegt man leicht die
So sitzt man denn im satten Sonnenlicht [Gicht
Und klönt und wartet auf die letzte Reise.

Schiffbrüchig.

Eine Erzählung von Gorch Fock

Auf meiner dritten Reise.

Drei Tage hatte es für toll gebrist, nun war es zu still zum Fischen.

Wir drei Fahrensleute waren just mit dem Abendbrot fertig und standen an Deck. Und wie Kolumbus einst nach Indien suchte, so guckten wir jetzt nach Wind aus.

„Vunobend kummt ok noch keen Käulns“, verkündete der Knecht, und der Schiffer ließ sich vernehmen:

„Ik gläuf, da ward dick van Dook“, und deutete nach Süden, wo eine blaue Wolkenwand auf dem Meere stand. Dann sagte er, daß er die Wache nehmen wollte. Ich blieb oben, fühlte mich noch nicht müde, war bange, — um es ehrlich zu sagen, — bange vor dem „Dook“. Vor Wind und Regen fürchtete ich mich nicht, aber Nebel hatte ich noch nicht mitgemacht.

„Schall ik ne leber up Deck blieben?“ fragte ich und sah an ihm vorbei.

„Worüm?“

„Jä, wenn 't dick van Dook ward“, sagte ich.

Nun lachte er.

„Pannkoken, ik hebb doch ok noch Ogen.“

Der Spott tröstete mich, und ich kletterte langsam hinunter. Aber obgleich ich in voller Kleidung war, fror mich, und ich vermochte lange Zeit nicht einzuschlafen.

Da, — — — ich weiß nicht, hatte ich schon geschlafen oder wachte ich noch halb, ertönte ganz nahe der schrille Ton eines Dampfers. Wie ein menschlicher Angstruf klang er. In demselben Augenblicke ein Krachen und Donnern und Brechen, als ginge die Welt unter. Zugleich fühlte ich einen furchtbaren Druck. Meine Beine, — saßen sie fest? In jähem Schreck schnellte ich auf, . . . da neigte sich der Ewer zur Seite, . . . und ich stürzte kopfüber aus der Koje auf die Kajütenbohlen. Stöhnend wollte ich mich wieder aufrichten, da flog der Knecht aus dem gegenüberliegenden Hock und fiel mir auf den Rücken, daß ich abermals zusammenbrach . . . Herr Gott, wo waren wir? . . . Ich wollte schreien und konnte nicht, . . . nur ein banges Stöhnen brachte ich heraus. Ich wollte aufstehen und konnte nicht, . . . wie Blei waren meine Glieder. Endlich sah ich, wie der Knecht sich aufraffte und nach oben hastete. Das gab mir so viel Kraft, daß ich ihm nachkriechen konnte. Da stand ich nun an Deck und erbebte. Stickendüster war die Nacht, meilenweit schienen unsere Lichter entfernt zu sein, so dunkel glommen sie. Wildes, verworrenes Rufen und Schreien. Da, — — — — eben hinter dem Großmast saß das Ungeheuer, ein schwarzer, steil aufsteigender Dampfersteven. Bis zur Mitte des Ewers war er hereingebrochen und schob ihn immer noch vor sich her, so daß er sich gurgelnd seitwärts senkte. „Stopp doch! Stopp doch!“ hörte ich meinen Schiffer wie wahnsinnig rufen, immer wieder rufen. In schrecklicher Angst versuchte ich, an der glatten

Vorwand des Dampfers hinaufzuklettern, aber vergeblich, immer wieder rutschte ich hinunter.

Mit einemmal ging der Dampfer rückwärts und machte sich langsam von unserem Fahrzeug frei. Ich hatte eben einige Platten erklommen, nun mußte ich zurück und fiel schwer auf den Setzbord nieder.

„Wi sinkt jo! Wi sinkt!“ ächzte ich.

„Hol dien Flapp!“ gröhlte der Schiffer mich an.

„Klau inne Boot, dat wi wegkommt.“

Das half. Hastig kletterte ich zu ihnen in das Boot, und eilends machten wir uns daran, alles überflüssige Gerümpel über Bord zu werfen. Immer mehr sank der Ewer weg, . . . das Wasser spülte über das Deck, . . . unser Boot wurde flott. Wir griffen nach den Riemen, um aus dem Bereich der drohenden Segel zu kommen, die uns erdrücken wollten. Unser großes, stolzes Schiff gurgelte tiefer und tiefer . . .

Kamen wir denn nicht von der Stelle? . . . Ein Ruck im Steven, . . . warum bloß? . . . Die Bootsleine! Die . . .

Der Schiffer hatte mich am Tage vorher geneckt uud gemeint, ich könne noch nicht einmal einen richtigen Fischerknoten machen. Das ihm zu beweisen, hatte ich die Leine an dem Mast befestigt, und er war mit meiner Sache zufrieden gewesen. Und nun — saßen wir fest, fest an dem untergehenden Ewer.

„Een Messer, een Biel, een Messer!“ so pochten wir gegeneinander auf und wühlten in den Taschen und tasteten unter den Duchten, aber kein Messer, kein Beil gab sich an. Unter uns ein Kochen und Gurgeln und Brodeln, die letzten Lebenszeichen unseres armen Ewers. Und nun kamen wir an die Reihe. Wir drängten wild nach hinten, als unser Steven sich immer weiter duckte. Dann strömte die See schäumend um unsere Füße, . . . das Boot tauchte unter, und mit ihm ging der Knecht zugrunde. Sein Fuß mußte sich irgendwie festgeklemmt haben.

„Greut Finkwarder“, flüsterte er, dann stiegen Luftblasen auf.

„Helpt uns!“ rief ich, und „Helpt uns!“ antwortete der Schiffer, der dicht bei mir trieb. Wer sollte uns helfen? Allein mit der Nacht und der See und den aufschießenden Blasen.

Schwimmen hatte ich schon von jeher gut können, und so hielt ich mich auch jetzt oben. Ja, ich wurde ruhiger und dachte nach, während ich mich mit der Dünung abmühte. Ich hatte geglaubt, das Leben finge erst an — und nun war es zu Ende. Nun sah ich den grünen Deich und unser kleines weißes Elternhaus niemals wieder. Und die Sonne schien niemals mehr, und die Mutter guckte sich umsonst die Augen nach mir aus.

Meine Kräfte ließen nach, auch fing mein Bein wieder an zu schmerzen. Lange konnte ich es nicht mehr machen, das fühlte ich. Da kam mir der Gedanke, umzubiegen und zurückzuschwimmen. Vielleicht, daß ich ein Stück vom Ewer antraf. Bald stieß ich mit der Schulter an einen harten Gegenstand. Es war unser Kurrbaum. Ich langte nach ihm. Nun war ich fürs erste geborgen, aber noch

lange nicht gerettet, denn wie oft ich auch versuchte, mich quer über ihn zu legen, es gelang mir nicht, — jedesmal rollte er herum, und ich glitt wieder ab und mußte wieder und wieder Salzwasser schlucken.

Nun ruderte ich kaum noch mit den Armen. Dann schlug mir die See über dem Kopfe zusammen, . . . ich sank. Tiefer und tiefer.

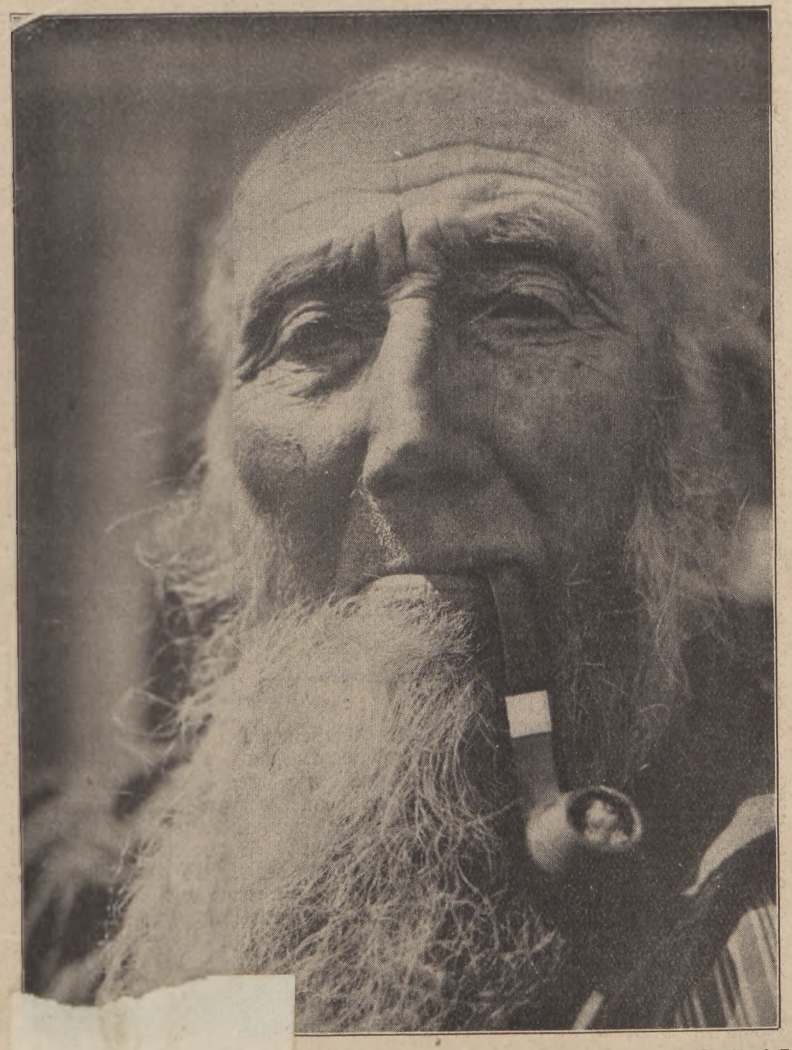


Bild: Erich Retzlaff.

Und konnte doch noch denken. War erstaunt, daß ich noch nicht ertrunken war, und wunderte mich, daß ich den Grund noch nicht erreicht hatte, sagte mir dann aber auch wieder, daß wir dwars vom Weserfeuerschiff auf 22 Faden Tiefe waren.

Und 22 Faden, . . . nun war ich unten. Weicher Schlick. Bis über die Enkel sank ich ein, dann blieb ich schräg im Wasser stehen und wurde leise hin- und hergespült. Nun ging es auch mit meinen Gedanken durcheinander, und ich wußte nichts mehr zu denken und zu erkennen.

War ich mit dem Kopfe an einen Stein gestoßen, oder war mir etwas Hartes auf den Schädel gefallen, ich wußte es nicht, aber ich fühlte, wie mir ein Tau über das Gesicht scheuerte. War das nicht ein Lot, ein Senkblei? Ja, es mußte ein Lot sein! Mit allerletzter Kraft griff ich danach, mit beiden Händen, und hielt es fest.

— — — — — — — — — — — — — — — —

Im Schweiße gebadet lag ich in meiner Koje und starrte auf das vermeintliche Senkblei in meinen Händen. Es war — einer meiner sonntäglichen Schnürschuhe, der mich dadurch, daß er zur rechten Zeit vom Bort auf meinen Kopf fiel, zwar nicht vom Ertrinken, aber doch von meinem bösen Traum errettete. Denn: ich hatte geträumt. Ich lebte, so gut, wie nur ein Fischermann leben kann, saß hoch und trocken in meinem Bett, während mein Gegenüber derart schnarchte, daß er das Knarren der Gaffeln übertönte.

Noch nicht eins mit mir, kletterte ich an Deck.

Schön und sternenklar war die Nacht. Der Schiffer ging summend auf und ab. Als er mich erblickte, wunderte er sich und fragte: „Na, wat is 'r los?"

„Is dat ne dick van Dook worden?" fragte ich, um etwas zu sagen.

„Ne mien Jung", lachte er, „büst woll wedder bang?"

„Ne, bang bün ik ne", gab ich langsam zurück und verschwand wieder in der Koje.

Das neue Produkt Fischleder. Wer heute einen Blick in die Schaufenster der Modegeschäfte wirft, findet dort überall die neuesten Produkte aus Fischleder, Schuhe, Handschuhe, Handtaschen. Das aus den Häuten von Kabeljau, Schellfisch und Seelachs hergestellte Fischleder weist eine sehr große Widerstandskraft auf und ist dabei weich und schmiegsam. Man muß bedenken, daß die Fischhäute, die in großen Mengen beim Filetieren der Fische gewonnen werden, vor kurzem noch als nutzlos galten. Zur Herstellung des Leders eignen sich allerdings nur die Häute von großen Fischen, man hofft jedoch auch bald die Häute der kleineren Fische, wie z. B. Rotbarsch, nützlich verwerten zu können.

*

Herstellung eines Motortorpedobootes mit 50 Knoten Geschwindigkeit. Die Werft Vosper in Portsmouth hat ein „Motortorpedoboot 102" fertiggestellt, das auf einer Versuchsfahrt 50 Knoten lief. Die Kampfkraft ist durch die Verwendung von 21 Zoll-Torpedos wesentlich erhöht worden. Das Boot wird durch einen 1000-PS-Fraschini-Motor angetrieben.



Diese Karte stellt die bildliche Ergänzung dar zu dem im vorliegenden Jahrgang von Köhlers Flotten-Kalender veröffentlichten größeren Aufsatz „Die Stützpunkte der Groß-Seemächte“.

Der letzte Friedhof vom Dollart.

Von Aiko Janssen.

Schwerer Nebel liegt über diesem Watt am Dollart, als wolle er noch einmal ein großes, graues Leichentuch darüber spannen und noch einmal zudecken, was die Watten hier bereits so fest zugedeckt halten seit fast 400 Jahren.

Mehr als 40 blühende Ortschaften und 2 Städte waren es, die einst hier im Lichte des Tages lagen, und es kann hier keine Rede sein von einem „entschleierten Rungholt“ Nordfrieslands oder von dem sagenhaften Vineta der Ostsee, denn sämtliche Ortschaften findet man noch heute auf älteren Karten genau mit Namen und Lage angegeben. — Sie gingen dahin in den Sturmfluten früherer Jahrhunderte, ganz besonders in denen vom Jahre 1362 (genannt „die große Mannstränke“) und 1509, als die Ems das nördliche Rheiderland durchbrach und sich einen neuen, graden Weg auf Borkum zu suchte, während sie bis dahin mit einem nach Norden gerichteten Bogen unmittelbar unter den Mauern der alten Seestadt Emden vorüberfloß.

So stehe ich nun hier auf einem künstlich aufgetragenen Hügel, der etwas versteckt hinterm Seedeich liegt, in unmittelbarer Nähe der Bahnstation Emden-Außenhafen und der Dampferstation Emden-Borkum. — Dieses Fleckchen Erde hat eine außerordentlich bewegte Vergangenheit. Ursprünglich am südlichen Emsufer gelegen, wurde es durch die Verlegung des Flußbettes als Insel abgetrennt und später durch Eindeichung mit dem Kreise Emden verbunden.

Es ist der Rest des alten Friedhofes von Nesse (abzuleiten von Näs oder Nase), „des Dollarts letztes Heiligtum“. — Bei Beginn des Jahres 1825 zählte dies Eiland nur noch 7 Häuser mit 39 Einwohnern, aber noch waren Kirche, Pastorei und Friedhof unversehrt. Dann kam die böse Februarflut desselben Jahres, und das altehrwürdige Kirchlein, welches jahrhundertelang den Umwohnern eine Stätte der Erbauung und in kritischen Zeiten auch eine solche der Zuflucht gewesen war, wurde mitsamt der Pastorei und der Hälfte des Friedhofs ein Opfer der rasenden See.

Was übrig blieb von Nesse und den vielen anderen versunkenen Ortschaften des Dollarts, liegt hier zu meinen Füßen. Wenn diese alten, tief eingesunkenen Grabsteine reden könnten, sie würden uns viel zu erzählen haben vom Werden und Vergehen vieler Geschlechter, von Sturm und Not in vergangenen Jahrhunderten. — Aber so ganz lautlos wollten sich anscheinend doch nicht alle von dieser Erde verabschieden. Dort auf der Höhe des Hügels lag z. B. noch ein alter Sandstein, auf dem nach Entfernung von darüber fallendem Unkraut die leider beschädigte Inschrift sichtbar wurde: „Anno 1620 de 12. Nov. starv de erbare . . . Remmerts, Soltseder van Nesterlandt . . .“ Es handelt sich hier um die Ruhestätte des letzten Salzsieders von Nesserland. —

Neben der früheren Kirche stand ein dicker, oben sich zuspitzender Turm, der einst einen weiten Rundblick über den Westen und Norden Rheiderlands gewährte, später aber auf ein großes, von Fahrzeugen aller Art belebtes Wellengrab blickte, bis auch ihm das Jahr 1825 den Untergang brachte. Dieser Turm barg noch längere Zeit hindurch die Glocke von Fletum, einer schon früher versunkenen benachbarten Ortschaft; es war die letzte Glocke vom Dollart. Von dem Turm aber schaute einst der alte Wächter weit hinaus ins blühende Land. Auf hohem Warf im Süden sah er die Stadt Torum mit großem Marktplatz, mit eigener Münze und bedeutendem Amtsgericht,



Friedhof Nesserland bei Emden.

acht Goldschmiede fanden dort reichliches Auskommen. Im Südwesten lag Osterreide mit großem Nonnenkloster und Reiderwolde mit großem Kollegiatstift und Kapitelsherren, und in der Ferne grüßten die weißen Mauern des reichen Klosters Palmar. Der Turmwächter von Nesse läutete noch zur letzten Predigt in der Kirche von Geerdswehr. Und wieder läutete er, als in der Neujahrsflut von 1720/21 die Ortschaft Bettewehr versank und sich die Bewohner in ihre höher gelegene Kirche geflüchtet hatten, und er sah das Grausigste, was er je gesehen: Die Menschen dort hatten sich wegen der furchtbaren Kälte in der Kirche ein Feuer gemacht, dabei war die Kirche in Brand geraten und inmitten von Sturm und Wogenbraus in Flammen aufgegangen.

Als all diese Ortschaften längst versunken waren, da klang als Letztes vom ganzen nördlichen Rheiderland noch in Nesse die Glocke hell und klar über dieses Wellengrab. Dann kam ein Tag, da drang es wie ein Schrei von oben aus dem Turm durch Wind und Wasserswüten. Der alte Turm versank in den Wellen; er war nun ebenfalls ein Opfer der Februarflut des Jahres 1825 geworden, aber die Glocke konnte auch diesmal wieder rechtzeitig in Sicherheit gebracht werden, und sie kam weiter landeinwärts in das ostfriesische Dorf Rhauderfehn. Als sie hier zum ersten Male läuten sollte, zersprang sie. Sie hatte wohl zuviel Leid mit ansehen müssen. —

Leise rauscht es überm Deich in den Strandastern der Watten wie ein Lied aus längst vergangenen Zeiten, und das Quellergras zittert ängstlich im Wind. Eine Rückkehr dieser furchtbaren Sturmfluten ist — nach menschlichem Ermessen — hier nun wohl nicht mehr zu befürchten, denn weit hinaus wurde der neue große Damm ins Meer vorgeschoben, und fast 2000 Hektar Neuland wurden hier dem Meere wieder entrissen.

So müssen sich denn nun die alten Fischerfamilien rundherum nach und nach gänzlich umstellen und wieder zum Spaten greifen, wie es einst ihre Vorfahren getan haben; dann wird auch wieder ein neues Blühen einsetzen hoch über den Grüften alles dessen, was dort unten ruht.

Ernst und feierlich liegt hier dieser Friedhof von Nesse, der allein übrig blieb von dem einst blühenden Lande, das der blanke Hans verschlang.

Das ist das Schicksal des letzten Friedhofs vom Dollart.

Wissenswertes.

In einem der letzten Jahre wurden für die Schiffe der Hamburg-Amerika Linie rund 6 700 000 Stück Wäsche gewaschen. Aufeinandergestapelt würden die Wäschestücke einen Berg von 6 000 m Höhe ergeben. Er würde also den Montblanc, Europas höchsten Berg, um 1 800 m übertreffen.

*

540 000 PS ist die Leistung der Schiffsmaschinen der gesamten Hochseeflotte der Hamburg-Amerika Linie, das sind etwa 400 000 Kilowatt. Diese Kilowattzahl entspricht dem Durchschnittsbedarf der Hauptstadt des Deutschen Reiches.

*

Die Schiffe der Hamburg-Amerika Linie legen in einem Jahre rund 5 680 000 Seemeilen zurück. Das entspricht der 28 fachen Entfernung zwischen Erde und Mond oder der 260 maligen Umrundung der Erde.

*

Die Riesenmenge von 4 Millionen vollständigen Tagesverpflegungen ist an Bord der Hapag-Schiffe in einem Jahre zubereitet und verzehrt worden. 4 Millionen — das ist die Tagesverpflegung des ganzen Schweizervolkes!

*

Die Hamburg-Amerika Linie hat in einem Jahre auf ihren Schiffen mehr als 100 000 Passagiere nach Uebersee befördert, so viel also, wie eine Großstadt Einwohner hat.

Dem Meere entrissen . . .

Hebung und Bergung gesunkener Schiffe.

Von Ernst Trebesius. Mit Aufnahmen des Verfassers.

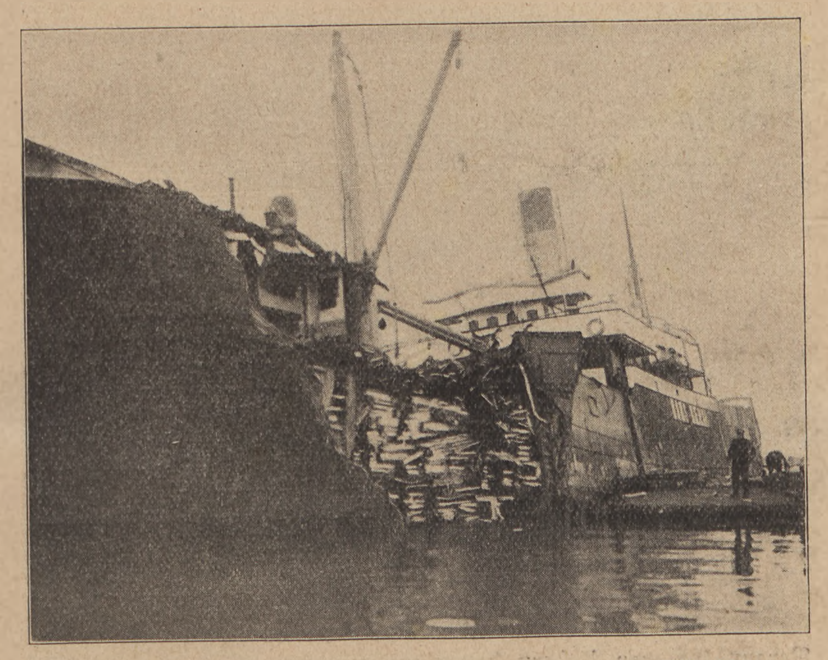
Ähnlich wie in den Großstädten die Feuerwehr und auf den Hauptstationen des Eisenbahnnetzes die Rettungszüge, so liegen in den bedeutendsten Häfen der Weltschiffahrt Bergungsdampfer dauernd unter Dampf, um den in Seenot geratenen Schiffen unverzüglich Hilfe bringen zu können. Tag und Nacht sind die Funkstellen dieser Bergungsdampfer besetzt, und zusammen mit einem Netz von Nachrichten-Übermittlungsstellen ist dadurch die Gewähr schnellster Hilfsbereitschaft gegeben. Sobald ein SOS-Ruf vernommen wird, lichten die Fahrzeuge den Anker und verlassen den sicheren Hafen, einerlei ob Hagel oder Sturm, Nebel oder Schnee, glühende Sommerhitze oder eisige Winterkälte die Fahrt beschwerlich machen oder gar die eigene Sicherheit gefährden. Zahlreich sind die Menschen, die ihre Rettung den unerschrockenen Führern und Besatzungen der Bergungsdampfer verdanken, und ungeheuer sind die Werte an Schiffen und Gütern, die von ihnen im Laufe der Jahre vor Verlust oder schweren Einbußen bewahrt wurden.

Da die Bergung beschädigter Schiffe besonders stark gebaute Hochseeschlepper und Hebeschiffe und einen Stamm besonders erfahrener Seeleute voraussetzt, so hat sich das Bergungswesen im Laufe der Zeit zu einem Sondergebiet des Reedereibetriebes entwickelt. So unterhält z. B. allein ein Unternehmen (die Bugsier-Reederei



O b e n: Gesunkener Dampfer wird gehoben. — M i t t e: Der durch Taucher behelfsmäßig abgedichtete Dampfer „Claus Rickmers“ im Hamburger Hafen. — U n t e n: Unser Bild zeigt das Leck des Dampfers „Harald“, die Folge eines Schiffs-Zusammenstoßes.

und Bergungs-A.-G. in Hamburg), außer auf der Weser und Elbe, in Brunsbüttel, Holtenau, Warnemünde, Saßnitz und Neufahrwasser noch ausländische Bergungsstationen. Der Schiffspark dieser einen Bergungsgesellschaft umfaßt deshalb allein schon fünfundzwanzig Schlepper, von denen die größte Anzahl hochseefähig ist. Das Motorschiff „Seefalke" gilt mit seiner Maschinenleistung von 4200 PS als der leistungsfähigste Bergungsschlepper der Welt. Zu diesen fünfundzwanzig Schleppern gesellen sich noch sechs Hebeschiffe und zwei Werkstattschiffe. Die beiden größten dieser Hebeschiffe, „Griep" und „Hiev", sind Fahrzeuge von je 1100 Tonnen.

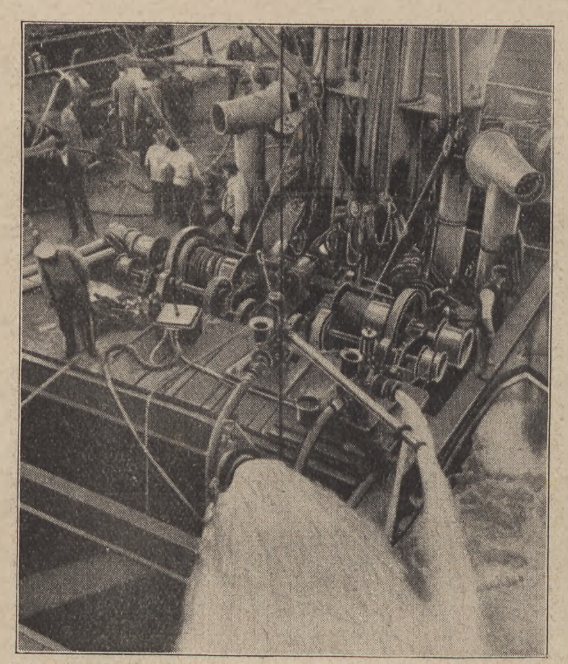


Gerammter Dampfer. Bild: Tiedemann.

Dieser große Schiffspark erhält freilich seinen Wert für die Schiffahrt erst durch die Leistung. Nur die in jahrzehntelanger Arbeit gewonnenen Erfahrungen der Bergungsleiter, Kapitäne und Taucher und ein Stamm erprobter Mannschaften vermögen mit Hilfe der ihnen anvertrauten Schiffe und Hilfsmittel auch die schwierigsten und umfangreichsten Hebungs- und Bergungsarbeiten erfolgreich durchzuführen.

Da die Bergungsschiffe oft in großer Entfernung von den Häfen Hilfe leisten müssen, so führen sie alle für den Schleppdienst und für das behelfsmäßige Abdichten von Lecks erforderlichen Geräte ständig

mit sich. Eine Anzahl starker Stahltaue, darunter solche bis zu 150 Millimeter Durchmesser, ferner Ketten, Kloben, Haken, Lecksegel, Segelpflaster, Holzwerk und Holzpflaster, falsche Spanten, Zement zum Abdichten der Lecks, Pumpen aller Art, Schläuche, Rohrleitungen, Kompressoren zur Erzeugung von Druckluft, Unterwasserschneidegeräte, Taucherapparate, Sprengstoffe für etwa erforderlich werdendes Sprengen von Wracks, die die Schiffahrtsstraßen verstopfen; alle diese und eine Unmenge anderer Werkzeuge und Geräte müssen ständig bereit gehalten werden, wenn ein Bergungsschiff den ungeheuren Anforderungen, die die Bergung eines in Seenot befindlichen Schiffes stellt, gerecht werden will. Zu dem Schiffspark gehören sogar zwei Werkstattschiffe, die Bohrmaschinen, Drehbänke, eine Schmiede usw. an Bord haben, damit alle erforderlichen Arbeiten, die eine Schiffsbergung mit sich bringt, gleich auf hoher See ausgeführt werden können.



Bergungspumpen fördern das eingedrungene Wasser aus einem schwerbeschädigten Dampfer.

Groß sind die Anforderungen, die an die Erfahrungen und das Wissen der Bergungsleiter gestellt werden; nicht minder groß aber auch die Ansprüche, die an die körperliche Kraft und Ausdauer der Taucher gestellt werden. Es gibt selten eine Bergung, bei der die Taucher nicht ins Wasser steigen müssen, um die Art und Größe eines Lecks am Schiffsrumpf zu untersuchen und darauf die entsprechenden Abdichtungsarbeiten unter Wasser auszuführen. Bis zu zwanzig Meter Wassertiefe sind derartige Arbeiten noch verhältnismäßig einfach, wenn auch ein Mann im Taucheranzug selbstverständlich nur den Bruchteil der sonst üblichen Arbeitsleistung eines kräftigen Menschen vollbringen kann. Und diese Arbeitsleistung wird immer größer, je größer die Tiefe ist, in der gearbeitet werden muß. Bei fünfzig

Meter Tiefe liegt im allgemeinen die untere Grenze für den Taucher im Gummianzug, da er dann entsprechend dem äußeren Druck von fünf Atmosphären auch einem gleichstarken Innendruck ausgesetzt ist. Bei Tiefen über vierzig Meter läßt man deshalb nur besonders kräftige Taucher freiwillig hinabsteigen. Ihre Arbeitsleistung da unten ist nur noch gering; ihre Aufenthaltszeit im Wasser sehr beschränkt. Das Aufziehen muß aber langsam, mit mehreren Gewöhnungspausen in verminderten Tiefen, erfolgen, da der Taucher, würde er aus vierzig bis fünfzig Meter Tiefe in einem Zuge emporgehoben, schwerste Erkrankungen davontragen, unter Umständen sogar sterben würde.



Heldentum auf See.

In der Nacht zum 28. November 1928 rettete der deutsche Bergungsdampfer „Heros" die 79 Mann starke Besatzung des deutschen Schulschiffes „Pommern" im englischen Kanal. Nach einer Zeichnung von Adolf Rosch.

Diese Langwierigkeit aller Arbeiten, die unter Wasser durch Taucher ausgeführt werden müssen, erklärt zur Genüge, daß schwierige Bergungen oft vier bis fünf Monate Zeit und darüber hinaus erfordern. Kommt gar noch hinzu, daß das Leck eines gesunkenen Schiffes unzugänglich für die Taucher ist, also von ihnen nicht abgedichtet werden kann, dann muß die Hebung vermittels Pontons, Hebezylindern, Schwimmkränen, Kranhebeschiffen, Hebespindeln, Errichten eines Kofferdammes rings um das gesunkene Schiff oder durch ähnliche Maßnahmen versucht werden. An das Wissen der Bergungsleiter

treten somit bei jeder einzelnen Schiffsbergung immer wieder andere Anforderungen heran, und die Entscheidung darüber, ob in besonders schwierigen Fällen die Bergungskosten nicht mehr betragen werden, als das gesunkene Schiff und seine Ladung überhaupt wert ist — und aus diesem Grunde eine Bergung unterlassen werden muß, ist äußerst schwer und verantwortungsvoll.

Zum Schlusse noch einige aufs Geratewohl herausgegriffene besonders bemerkenswerte Bergungen der erwähnten Gesellschaft in Hamburg, die im Laufe ihrer mehr als sechzigjährigen Tätigkeit zahlreiche Menschen rettete und viele Schiffe sicher in die schützenden Häfen brachte:

Unvergessen ist noch die heldenmütige Rettung der aus neunundsiebzig Mann bestehenden Besatzung des deutschen Schulschiffes „Pommern" während eines schweren Sturmes in dunkler Nacht des 25. Novembers 1928 im Englischen Kanal durch den Bergungsdampfer „Heros", dessen Besatzung für diese Heldentat mit hohen deutschen und englischen Auszeichnungen bedacht wurde. Am 12. Oktober 1928 wurde der deutsche Dampfer „Claus Rickmers", ein Schiff von 5 165 Br.-R.-T., mit einer Ladung von 7 100 Tons Stückgütern, nach einem Zusammenstoß mit einem italienischen Dampfer schwer beschädigt auf der Unterelbe bei Pagensand auf Grund gesetzt. Schon nach einigen Stunden wurden die Abdichtungs- und Leichterungsarbeiten in Angriff genommen. Ein großes Leck im Vorderschiff wurde mit einer Plattform in der Größe von sechs mal acht Meter so gut abgedichtet, daß das Schiff drei Tage später nach Hamburg abgeschleppt werden konnte. Dabei gerettete Werte: annähernd drei Millionen Reichsmark.

Der englische Dampfer „Magdala", mit Maschinenschaden und schwerer Schlagseite im Atlantik treibend, wurde vom Motorschlepper „Seefalke" in Schlepp genommen und in der Zeit vom 28. bis 30. Januar 1928 in Sicherheit gebracht. — Der französische Dampfer „Yalou", 8 597 Br.-R.-T., mit 6000 Tons Stückgütern, stieß in der Nähe von Nieuwe Sluis mit einem englischen Dampfer zusammen. „Yalou" wurde so schwer beschädigt, daß die Vorderräume in kurzer Zeit voll Wasser liefen. Das Schiff mußte in sinkendem Zustand in höchst gefährlicher Lage auf Grund gesetzt werden. Nach Abdichtung des Lecks mit einer fünf mal zehn Meter großen Plattform konnte das Schiff mit seiner Ladung im Werte von fünf Millionen Reichsmark geborgen werden.

Diese wenigen Beispiele lassen erkennen, wie schwer und aufopferungsvoll, wie wichtig aber auch für die deutsche und die gesamte Weltschiffahrt die Tätigkeit der Bergungsschiffe ist.

Weibliche Berufe an Bord. Es ist falsch zu sagen, daß ein Passagierdampfer so und soviel Mann Besatzung hat, denn auch das weibliche Element ist an Bord vertreten und zwar als Krankenschwester, Stewardesse (Bedienung für weibliche Fahrgäste), Verkäuferin, Gärtnerin, Frisöse, Kindergärtnerin, Plätterin usw.

Geschützmannschaft übungsweise tot.

Ein heiteres Manövererlebnis aus meiner Dienstzeit. Von Karl Herborn.

Der Zweck des Militärs ist nicht nur die Militärmusik oder der Fackelzug mit Parademarsch, auch nicht, den Zivilisten die Bräute wegzuschnappen, sondern den bösen Feind zu bekämpfen. Ein Krieg steht dem Soldaten aber nicht immer zur Verfügung, um seine Fähigkeiten für den Ernstfall zu beweisen und Erfahrungen zu sammeln. Daher muß im Manöver eben alles das möglichst naturgetreu markiert werden, was unmöglich ist, in Wirklichkeit darzustellen. Dazu gehören nicht nur die versenkten Panzerkreuzer, und die zusammengeschossenen Dörfer, sondern auch die Toten und Verwundeten.

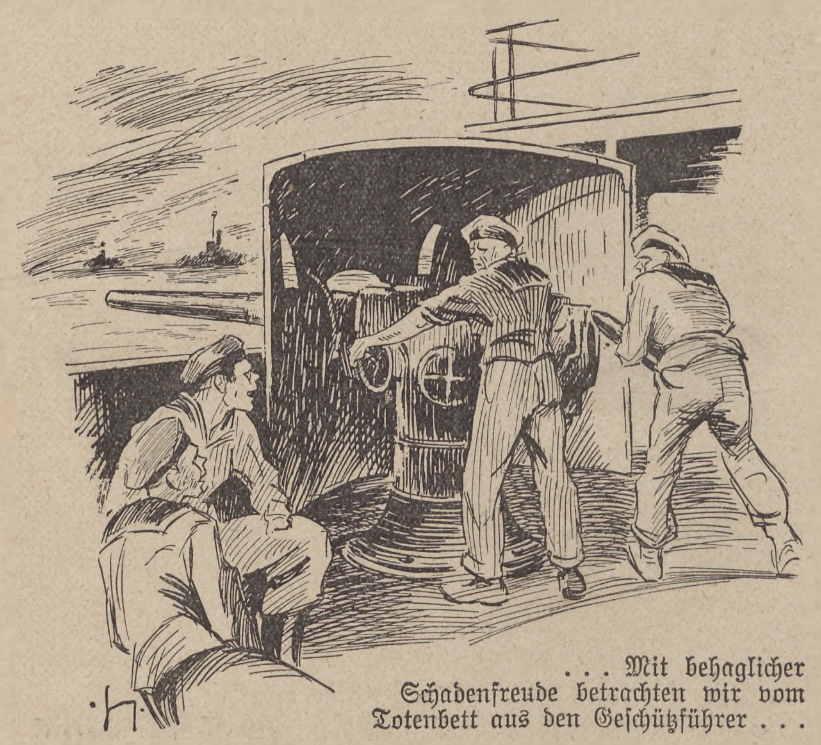
Jeder Soldat weiß, daß eine Besichtigung fast nie die wirkliche Fähigkeit zeigt, sondern daß auch eine Portion geblufft wird; je höher der Vorgesetzte, desto größer und leichter der Bluff bei der Besichtigung. Einem Kompagnieführer kann man als Soldat schwerer etwas vorzaubern, als einem Admiral. Es hat allerdings auch eigensinnige Admirale gegeben, die sich durchaus selbst das Probeessen aus der Kombüse holten, oder selbst mit dem Kratzer die Farbe von der Bordwand kratzten, um sich zu überzeugen, ob die Seeleute nicht über den Rost gepinselt hatten; beliebt waren diese Herren als Besichtigende kaum, gehörten aber, Gott sei Dank, zu den seltenen Außenseitern. Bei diesen Außenseitern nutzten dann auch alle eingetrimmten Störungen nichts, denn sie hatten immer ihre eigenen Einfälle, die das ganze schöne Besichtigungsprogramm vollkommen über den Haufen warfen.

Wenn eine Besatzung in die Besichtigung steigt, dann also meist mit mehr oder weniger gemischten Gefühlen, denn wenn auch vieles nur markiert wurde, die Zigarren, die bei der Besprechung an die Herren Kommandanten verteilt wurden, waren zumindest echt gemeint, und den letzten Stummelrest mit dem konzentrierten Gift bekam zum schlechten Ende der Matrose oder Heizer zum Nachtisch.

Gefechtsbesichtigung Frühjahr 1913!

Der Divisionskommandeur hat auf der Brücke des Torpedoführerbootes Aufstellung genommen, und beäugt mit seinem Stab kritisch den Ablauf des Gefechtes zur Übung. Der Adjutant erhält einen Stoß vorbereiteter Störungszettel, die vorher bis zum Auswachsen durchgeübt sind. Leck in Abteilung 5! Achtere Schornsteine abgeschossen! Steuerbordmaschine Hauptdampfrohrleitung geplatzt! Achteres Geschütz ausgefallen! und hunderterlei anderer Scherze, die natürlich nur markiert werden. Welche Störungen nun gerade von den Besichtigenden gewählt werden, ist uns allerdings unbekannt, aber mit dem nötigen Gottvertrauen, ordentlichen Priem achter de Kusen, werden wir die heimtückische Störung schon richtig meistern. Mit fünf Mann bildeten wir die erste Geschützbedienung und ballerten dann immer fest auf den unsichtbaren Feind mit unserer alten 5 cm-Kanone. Die Ordonnanz bringt einen Störungszettel. Der Geschützführer, die Nummer 1, liest laut vor: „Treffer im Steuerbord-

geschütz, Nummer 2 und 3 tot, Nr. 5 verwundet. Ich war also Nr. 2, Gott sei Dank, tot, und der ganze Schlamassel ging mich nun nichts mehr an. Der letzte Handgriff, so quasi im Sterben, ging an die Mütze; denn „die Toten" mußten als äußeres Zeichen ihre Mütze verkehrt herum aufsetzen, die Kokarde nach achtern, und dann betteten wir uns zur markierten letzten Ruhe in eine möglichst windgeschützte Ecke am Geschütz; während die unglücklich überlebenden Nr. 1 und Nr. 4 mit der ollen Kanone weiter ballerten. Soweit wäre die Sache



. . . Mit behaglicher Schadenfreude betrachten wir vom Totenbett aus den Geschützführer . . .

ja für uns nun ganz in Ordnung gewesen, schade nur, daß den Toten das Rauchen verboten war, aber in der Not schmeckt der Priem auch kalt. Mit behaglicher Schadenfreude betrachten wir vom Totenbett aus den Geschützführer, die Nr. 1, den Herrn Obermaat; es war uns ja schließlich auch so selten vergönnt, von dieser bequemen Stellung aus den Obermaat arbeiten zu sehen, für uns Matröslein eine kleine Genugtuung vom Schicksal. Das geht aber bestimmt nicht lange gut! — — — Da kommt auch schon wieder die Gefechts-Ordonnanz mit einem neuen Störungszettel. — — — Na, sollen die beiden Überlebenden des ersten Geschützes jetzt auch zur wohlverdienten Ruhe

kommen?!!! Ein kräftiger Fluch der Nr. 1 beim Lesen des Störungszettels zerstört der Nr. 4 alle Hoffnungen und erhöht unsere Gemütlichkeit. Leck in K 3 (vorderster Heizraum)! Das ist eine ganz gemeine Störung. Der dritte Heizraum liegt unter dem ersten Geschütz, und der Vorschrift entsprechend muß nun von der Geschützbedienung und den in der Nähe Stationierten das schwere Lecksegel unter das Boot gezogen und befestigt werden, an Backbord wird das Segel heruntergelassen und an Steuerbord wieder hochgezogen. Im Schweiße ihres Angesichtes ziehen nun die noch am Leben gebliebene Nr. 1 und Nr. 4, unsere Geschützbedienung, neben uns den Stander des Lecksegels hoch. Die Nr. 1, unser aller so beliebter Obermaat, wirft uns mal einen aufmunternden Blick zu, der uns zu jeder anderen Zeit genügt hätte, um kräftig in die Speichen zu packen; aber in diesem Falle waren wir ja, Gott sei Dank, tot und konnten so mit befriedigter Grimasse kaltlächelnd, unbeteiligt die Anstrengungen unseres Obermaates belinzen. Furchtbarer Zorn rollt uns aus den Augen der Nr. 1 entgegen. Mit einem Male treten mir so ein Paar 8,8 cm vierschrötige Füße auf die zarten Knochen. Ein kilometerlanger Fluch entfleucht meinen Lippen, aber ungeachtet dessen erhalten wir noch oft manchen Puff von Seemannsstiefeln, und alle Proteste haben keinen Zweck. Denn schließlich sind wir ja tot, und was soll man mit so einem faulenzenden Leichnam noch viel Umstände machen! In den Tagen nach der Besichtigung haben wir noch recht viele Lecksegel-Manöver gemacht, unter persönlicher Aufsicht unserer Nr. 1. Wenn auch wir nun die Schwitzenden waren, und der Obermaat der Zuschauer, kann man von vertauschten Rollen doch nicht sprechen, denn die Nr. 1 war leider durchaus nicht tot, wie wir damals, sondern zeigte sich auch in seiner Zuschauerrolle von unangenehmer Lebendigkeit. Nach dieser Erfahrung war uns Matröslein wieder einmal klar geworden, daß alles seine zwei Seiten hat, auch das so oft herbeigesehnte Totsein zur Übung!

Schiffbruch bei Kap Horn.

Nach eigenem Erleben erzählt von Heinz Kindermann.

Ende April 1929 ging die kurze Nachricht durch die Zeitungen, daß der Segler „Pinnas“ bei Kap Horn herrenlos treibend gesichtet worden sei; von der Mannschaft fehle jede Spur. Wenige Tage später wurde berichtet, die Besatzung befinde sich noch an Bord des Wracks, könne aber wegen des starken Seegangs vorerst nicht gerettet werden. Schließlich kam die Meldung, daß die Mannschaft vollzählig gerettet sei, das Schiff jedoch aufgegeben werden müsse.

Wenige Leser werden sich noch dieser knappen Zeitungsmeldungen erinnern. Außer einigen fachlichen Veröffentlichungen in seemännischen Zeitschriften ist bisher noch nie etwas über diesen tragischen Untergang des Hamburger Vollschiffes berichtet worden. Wer sollte auch darüber geschrieben haben? „Augenzeugen“, die ja sonst bei allen Katastrophen so schnell zur Stelle sind, gab es nicht. Unser Schiff mit seiner fünfundzwanzig Mann starken Besatzung war ja ganz allein in der Wasserwüste.

Nun sind neun Jahre darüber hingegangen. —

Am 22. Januar 1929 hatte die „Pinnas“ den Hamburger Hafen verlassen und gelangte etwa drei Monate später, Mitte April, nach wechselvoller Fahrt in die Kap-Horn-Region, eine der gefährlichsten und am meisten gefürchteten Zonen. Wenn ich auch schon viel von der dort immer mächtig stehenden See hatte reden hören: die Wirklichkeit übertraf noch alle Schilderungen; unser Dreimaster mußte hart kämpfen, um sich den haushohen Wellenbergen anzupassen.

Am 18. April erreichte das Wetter seinen Höhepunkt. Wild heulte der Sturm in der Takelage, Masten und Rahen ächzten und bogen sich. — Ein Seemann ist zwar im allgemeinen nicht ängstlich, oder er hat es wenigstens gelernt, seine ängstlichen Gefühle nicht merken zu lassen. An diesem Tage jedoch konnte man auf so manchem Gesicht die bange Frage lesen: Wird die „Pinnas“ den schweren Sturm überstehen?

Viel Zeit zu solchen Sorgen hatten wir jedoch nicht. Denn plötzlich erscholl ein donnerähnliches Krachen und Splittern über uns, und ein mächtiges Eisenrohr grub sich in das Deck ein, Holzstücke und Eisenteile flogen wild durcheinander. Vor- und Großtopp waren völlig in sich zusammengeknickt, ein wüster Wirrwarr von zerbrochenen Rahen, Maststücken, Tauwerk war ringsum entstanden.

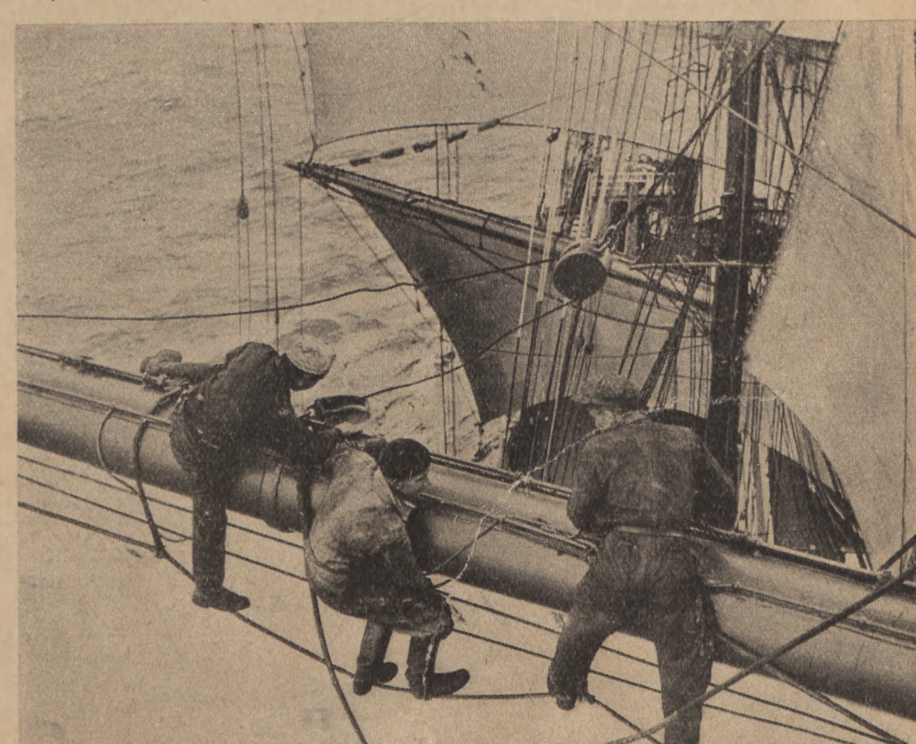
Gott sei Dank, der Kreuztopp stand noch! Also noch eine Hoffnung! Wenn er nur hält! — — Doch da — ein Krachen und Splittern, auch der Kreuztopp ist bis zur Mars niedergebrochen. Nun ist alles aus. Alles aus. Das ist der einzige Gedanke, den ich fasse. Auch unser Kapitän wird nicht anders denken; bleich starrt er auf das Trümmerfeld, das noch vor kurzem seine stolze „Pinnas“ war! Aber von solch trüben Gedanken erholt man sich schnell, wenn man einen kleinen Hoffnungsschimmer entdeckt! Und er ist da! Noch ist

das Schiff nicht leck, wird also vorläufig auch nicht sinken. Außerdem sehen wir zu unserem Erstaunen, daß das Schiff nicht die geringste Schlagseite aufweist: Die Trümmer sind durch glücklichen Zufall völlig gleichmäßig über das Schiff verteilt. Und unsere größte Freude: Nicht ein Mann von der Besatzung ist zu Schaden gekommen.

Jetzt aber gilt es, eisern an die Arbeit zu gehen, damit die letzte Hoffnung nicht auch noch zunichte wird. Wir nehmen Kappbeile zur Hand und beseitigen die Trümmer, die uns sehr schaden können. Es ist eine Hundearbeit, die schweren eisernen Maste und Rahen aus dem Wirrwarr herauszuhieven uud außenbords zu bringen. Dabei holt das Schiff dauernd bis auf 45 Grad über, so daß man keinen festen Fuß fassen kann und immer im Rutschen und Gleiten bleibt. Wenn man sich dann nach vielen Stunden Arbeit wenigstens durch ein paar Stunden Schlaf erholen könnte! Aber daran ist nicht zu denken! Man packt sich zwar völlig erschöpft in die nasse Koje, aber wenn unter einem auf dem Fußboden das Wasser rutscht, Schuhe, Strümpfe, alles Hab und Gut von einer Seite zur anderen schwimmt und man selbst dauernd in nassem Zeug steckt — kann man dann schlafen?

Glücklicherweise bekommen wir ab und zu warmes Essen! Unser Koch ist ein Prachtkerl. Er bringt es fertig, bei dem starken Überholen des Schiffes noch zu kochen.

Auf der Großrahe. Man steht im Fußpeerd. Bild: Plesch.



So geht Tag um Tag dahin, immer steht die bange Frage vor uns: Was wird werden? Solange wir die schwere Arbeit haben, ist es ja noch auszuhalten. Aber eines Tages ist das Schwerste geschafft, das Schiff ist soweit von Trümmern befreit, daß ihm keine Gefahr des Leckwerdens mehr droht. Was nun? Wir sind vollkommen manövrierunfähig, Sturm und Wellen preisgegeben. Unser Funker, dem wir mit Hilfe eines Bootsmastes eine Notantenne errichtet haben, sendet mit seiner kleinen Funkstation Stunde um Stunde seine SOS-Rufe. Niemand hört ihn. Die bange Sorge um unser Schicksal geht allmählich über in die Gewißheit: Wir sind verloren. Es ist nur eine Frage der Zeit, wann unser Schiff sinken wird. Vielleicht hält es sich noch tagelang, vielleicht ist auch morgen schon alles aus. Wir gehen umher mit ernsten Gesichtern, keiner scherzt mehr; aber keiner trauert auch oder verzagt gar. Wir alle sehen gefaßt dem sicheren Tod entgegen.

Am siebenten Tage abends aber um $^1/_2$9 Uhr geschieht etwas Unfaßbares: Der Funker kommt freudestrahlend an Deck gestürzt mit der Nachricht, daß seine Hilferufe von einem chilenischen Dampfer gehört worden seien und dieser in zwei Stunden bei uns sein würde. Diese Nachricht kommt so plötzlich, so unerwartet, daß wir sie zunächst gar nicht fassen können. Dann aber wissen wir: Es kommt Rettung! Mit einem Schlage herrscht eine andere Stimmung. Unbeschreibliche, fast ausgelassene Freude ergreift uns. Alles bleibt nun natürlich an Deck und späht in die tiefschwarze Nacht nach dem Topplicht des Dampfers aus. Und wirklich: Nach genau zwei Stunden braust der „Alfonso“ mit fünfzehn Meilen Fahrt heran, kommt ganz dicht an unserem Wrack vorbei, „beschnuppert“ uns von allen Seiten. Dann funkt er herüber, daß weder an ein Abschleppen des Schiffes noch an eine Übernahme der Mannschaft vorläufig zu denken sei, da er der hohen See wegen keinen derartigen Versuch unternehmen könne. Also warten wir. Wenn man sieben Tage im Angesicht des Todes auf einem Wrack den sicheren Untergang erwartet hat, kann man es auch noch ein bißchen länger aushalten, jetzt aber mit der Gewißheit: Wir werden gerettet! Nach drei Tagen endlich ist die See etwas ruhiger geworden, so daß es der „Alfonso“ wagen kann, ein Rettungsboot auszusetzen. Unser Kapitän ruft die Mannschaft achteraus und erklärt, daß er das Schiff aufgeben müsse, da ein Abschleppen unmöglich sei.

Langsam arbeitet sich das Rettungsboot an unser Wrack heran. Wir sehen, welchen Kampf gegen die immer noch hohe See seine brave Besatzung zu kämpfen hat. Es ist ausgeschlossen, daß das Boot längsseit kommt, es würde an unserer Bordwand zerschellen. Also bleibt nichts anders übrig, als daß wir uns am Klüverbaum herunterlassen und in einem genau abgepaßten Augenblick ins Boot springen, dessen tüchtige Besatzung uns an Bord des „Alfonso“ bringt.

Wir sind gerettet, wir sind dem sicheren Untergang entronnen, wir leben! Und wie wir an Bord des Chilenen leben! Wir können uns waschen, rasieren, trockenes Zeug anziehen, in einer sauberen Koje schlafen! Wie ein Märchen kommt uns das alles vor.

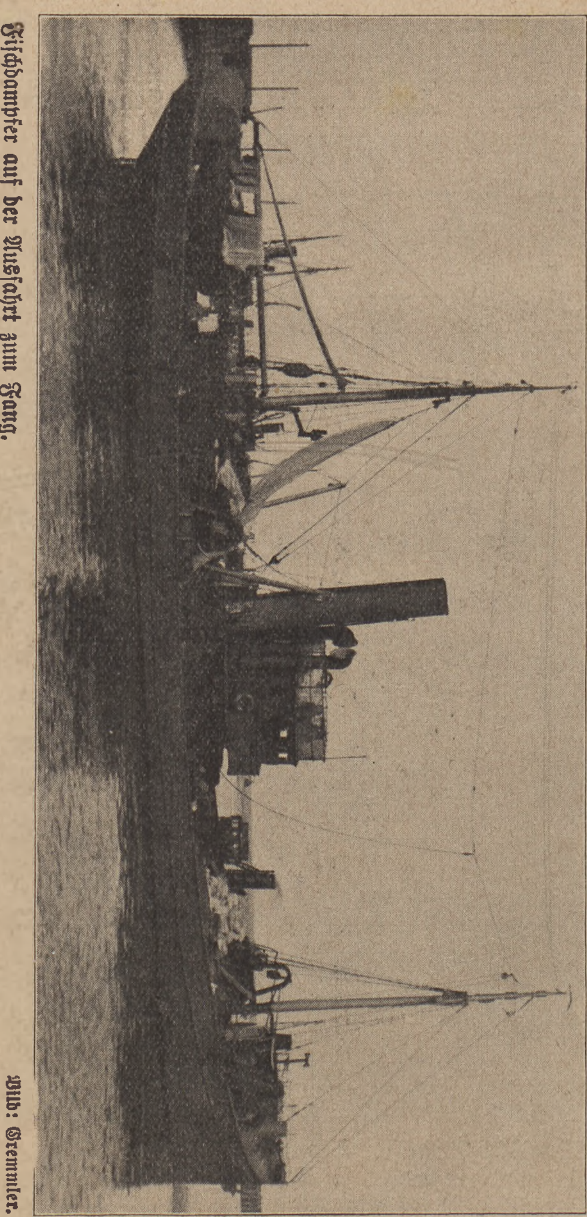
Der Dampfer bringt uns nach Punta Arenas, wo wir uns ein paar Tage von den Anstrengungen der letzten Wochen erholen. Die Erinnerung an jene furchtbare Zeit aber werden wir nie verlieren. Nach 14 Tagen bringt uns der Lloyddampfer „Justin" in die deutsche Heimat zurück.



Das holländische Städtchen Hoorn am Zuidersee.

Der 1532 gebaute Hafenturm ist das Wahrzeichen des Städtchens. Wenige wissen, daß das „Kap Horn" durch den Seefahrer Willem Schouten nach seiner Vaterstadt benannt wurde.

Bild: Niederländische Verkehrszentrale, Haag.



Fischdampfer auf der Ausfahrt zum Fang.

Bild: Gremmler.

15 Punkte, die für den Seefisch-genuß sprechen.

Bei dem im Oktober 1936 stattgefundenen 50-jährigen Jubiläum der deutschen Hochseefischerei wurde diese durch den Ministerpräsidenten Generaloberst Hermann Göring persönlich in den Vierjahresplan einbezogen. Zweck dieser Maßnahme ist, die Produktion der deutschen Hochseefischerei in den begonnenen 4 Jahren zu verdoppeln.

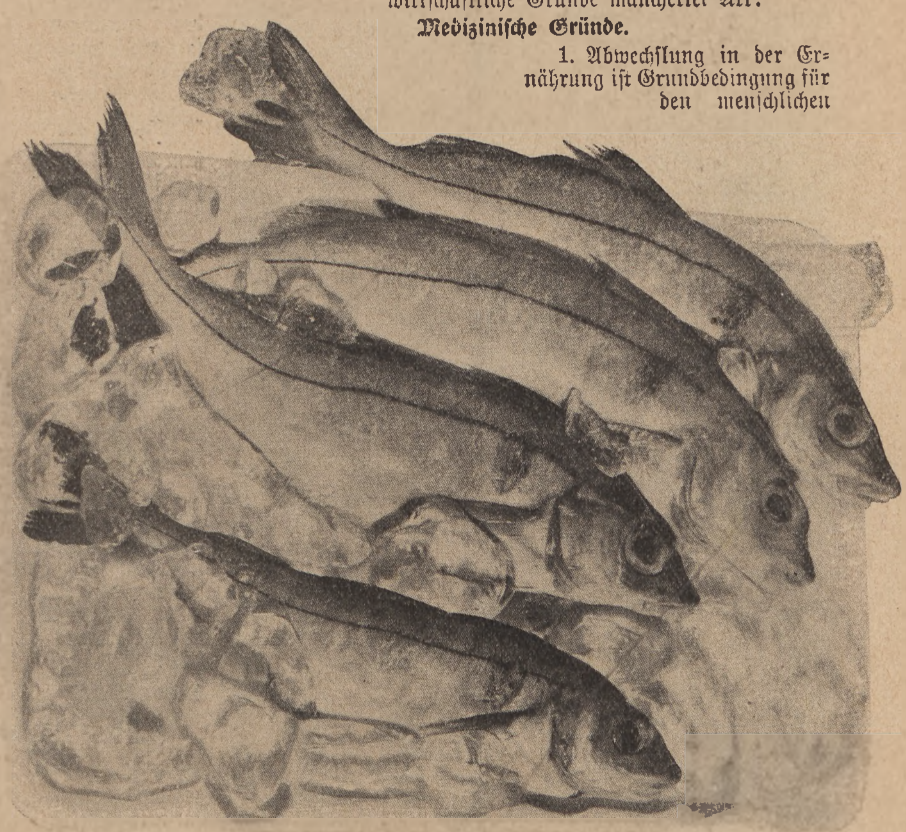
Der Grad der Abhängigkeit unserer Lebensmittelversorgung beträgt immer noch 17% des Gesamtbedarfs. Das Ziel muß sein, die inländische Nahrungsmittelerzeugung durch verstärkte Ausnutzung aller vorhandenen Produktionsreserven weiter zu steigern. Ein besonders geeigneter Weg dazu ist die Steigerung der deutschen Produktion an Seefischen, die beinahe beliebig ausge-

dehnt werden kann. Diese Steigerung des deutschen Fischfangs hat aber nur Sinn wenn das deutsche Volk endlich lernt mehr Seefische zu essen. Im Rahmen des Vierjahresplanes muß dem deutschen Volk beigebracht werden, daß es nicht nur der deutschen Volkswirtschaft, sondern auch seiner eigenen Gesundheit dient, wenn es mindestens doppelt so viel Seefische ißt wie bisher.

Für den Genuß von Seefischen sprechen sowohl medizinische wie hauswirtschaftliche Gründe mancherlei Art:

Medizinische Gründe.

1. Abwechslung in der Ernährung ist Grundbedingung für den menschlichen



Schellfisch auf Eis. **Bild: Gremmler.**

Körper. Der Genuß anerkannt bester Nährstoffe fördert die Gesunderhaltung in erster Linie.

2. Die im Seefisch enthaltenen Nährstoffe werden wegen des feinen Gewebes des Seefisches zu 95—98 Proz. verdaut.

3. Der Seefisch enthält die für den Körper erforderlichen Nährstoffe in nahezu idealer Zusammensetzung, weil seine Nahrung, die er sich in der Freiheit sucht, vielseitig zusammengesetzt ist.

4. Seefisch ist ein ausgezeichneter Vitaminlieferant.

5. Seefisch enthält verhältnismäßig viel Jod, ein vorzügliches Vorbeugungs- und Heilmittel gegen Kropf.

6. Der große Lecithingehalt des Seefisches mit seiner nervenstärkenden Wirkung ist heutzutage besonders wertvoll.

7. Der reiche Eiweißgehalt des Seefisches fördert die Muskelbildung; wichtig für Sportsleute!

8. Phosphorsaurer Kalk des Seefisches fördert die Bildung starker Knochen bei Kindern, sowie die Erneuerung der Gehirnsubstanz.

9. Wegen seiner leichten Verdaulichkeit ist Seefisch gut als Mahlzeit während durchgehender Arbeitszeit, für Kranke, für Leute mit unreinem Blut, als Vorbeugungsmittel gegen Gicht, Rheuma und Arterienverkalkung.



Heringe vor dem Räuchern. Bild: Gremmler.

Hauswirtschaftliche Gründe.

10. Seefisch ist bei Einkauf der gerade gangbarsten Werte preiswert und wegen seines feinen Gewebes schnell gar, daher im Heizstoffverbrauch sehr sparsam.

11. Seefisch ist wegen der täglich frisch einkommenden Fänge, der Fischeilzüge und heutigen Kältetechnik jederzeit und überall blutfrisch zu bekommen.

12. Die Möglichkeit, heute überall Fisch als Filet zu beziehen, vereinfacht das Heimbringen vom Geschäft nach Hause und die vorbereitenden Arbeiten, verringert den Fischgeruch und erspart die Abfallbeseitigung.

13. Aus Seefisch können genau die gleichen Gerichte hergestellt werden wie

aus Fleisch, und durch Beigabe eines Gemüses kann eine genügend lange Sättigung erzielt werden.

Volkswirtschaftliche Gründe.

14. Der Verbrauch von Seefischen deutschen Fanges schafft Arbeit und verringert den Abfluß deutschen Geldes ins Ausland.
15. Die Seefischerei ergänzt die deutsche Lebensmittelproduktion.

Minen-Alarm!

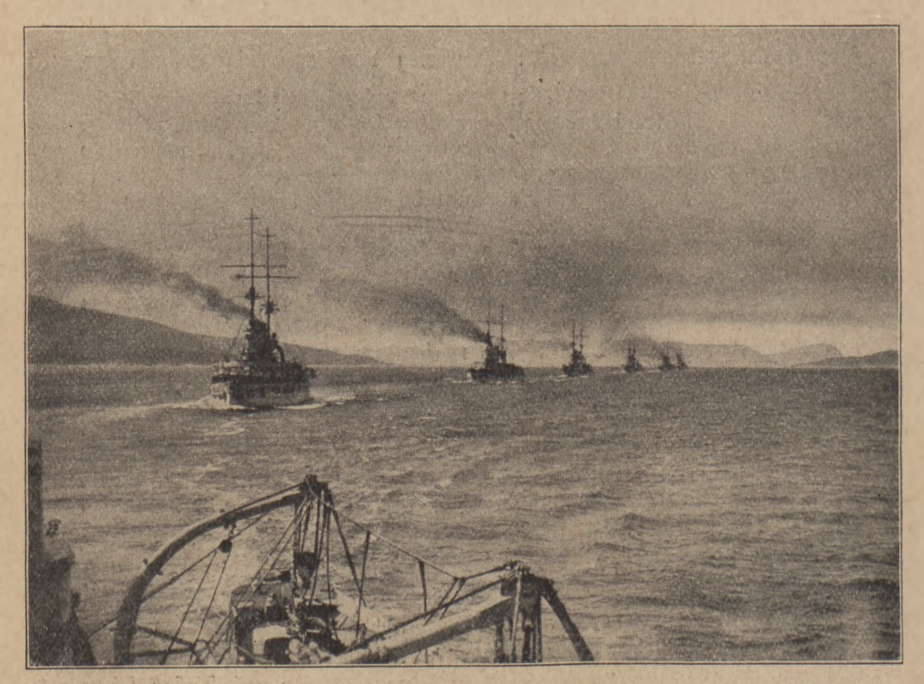
Ein Seemannsgarn aus dem Weltkrieg von Ludwig Dinklage.

S. M. Vorpostenboot „Knurrhahn“ puddelt mit langsamer Fahrt sein ihm zugeteiltes Revier in der Nordsee ab. Der Rudergänger steht faul am Rad und dreht das Dampfruder mit zwei Fingern hin und her. Auf einen haargenauen Linealkurs kommt es heute gar nicht an, man kann schon ruhig mal durch die Nordsee fuhrwerken wie der Bulle über die Speckenbütteler Wisch. Der Steuermann hockt im Kartenhaus und tut so, als ob er Navigation betreibt. Oben im Krähennest im Vortopp hat sich der Ausguck häuslich niedergelassen, liest eine Seite in dem verspeckten und zerfransten Schmöker „Krieg und Liebe“, besieht sich dann pflichtschuldigst mit seinem Prismenglas den Horizont, ob der böse Feind noch nicht zu sehen, blättert dann eine Seite um und liest weiter. So wiederholt sich das Spiel von Seite zu Seite und, abgesehen von den benachbarten Vorpostenbooten, die hin und wieder mal als kleine schwarze Punkte über der Kimm auftauchen, ist im weiten Umkreis nichts Welterschütterndes zu bemerken. Das Lesen gehört ja eigentlich nicht zu seinem Dienst und würde als Wachvergehen schwer geahndet werden, falls man es bemerkte. Aber es merkt ja keiner. Auf dem Vordeck machen die Matrosen und Heizer Zeugwäsche und achtern auf dem Königspoller dreschen die Maate einen handfesten Viertelpfennigsskat. Zum Makrelenangeln ist das Wasser heute zu kabbelig. Es weht eine muntere Brise und der alte Kasten von Fischdampfer, welchen Zivilberuf das Vorpostenboot hat, trudelt schon ganz nett herum.

Der Ausguck im Fockmast ist in seinem „Krieg und Liebe“ schon um zehn Seiten weiter vorgeschritten, da sieht er beim Umblättern ein schwarzes, stacheliges Etwas dwars an Backbord treiben.

„Treibende Mine an Backbord!“ singt er aus, und gleich hat es der Bootsmaat der Wache aufgegriffen und pfeift das Signal „Minen-Alarm“ in die Gegend. Mit einem Satz ist der Kommandant auf der Brücke, die Matrosen wischen sich den Seifenschaum von den Armen und eilen auf ihre Stationen. Alles, was wachfrei ist, kommt an Deck, denn wenn solch ein Ding seine Wut an einem Fischdampfer ausläßt, ist es doch schon besser, man hat kein Dach über seiner Savi-Box, sondern fliegt so freihändig in die schöne Gottesnatur hinein. Die Aussichten, als überlebender noch ein paar Wochen Erholungsurlaub herauszuschinden, sind so erheblich größer.

Also wie gesagt, alles was irgendwie an diesem Vorfall dienstlich interessiert ist, wie Geschützmannschaften, Kutterbesatzung, Lecksicherungsleute und die Maschinenwache, stehen auf ihren Posten und bum! knallt der erste Schuß aus der Revolverkanone über das Meer. Zu kurz! Bum! Der zweite. Zu weit! Bumbumbumbum! geht es jetzt. Immer willig weg stopft der Munitionsmanner die kleinen Milchbuddels in den Ladetrichter hinein. Hageldicht sausen die Granaten um die Mine herum zu Wasser, die fröhlich auf und nieder tanzt im



Kreuzergeschwader im Sognefjord. Historia-Photo.

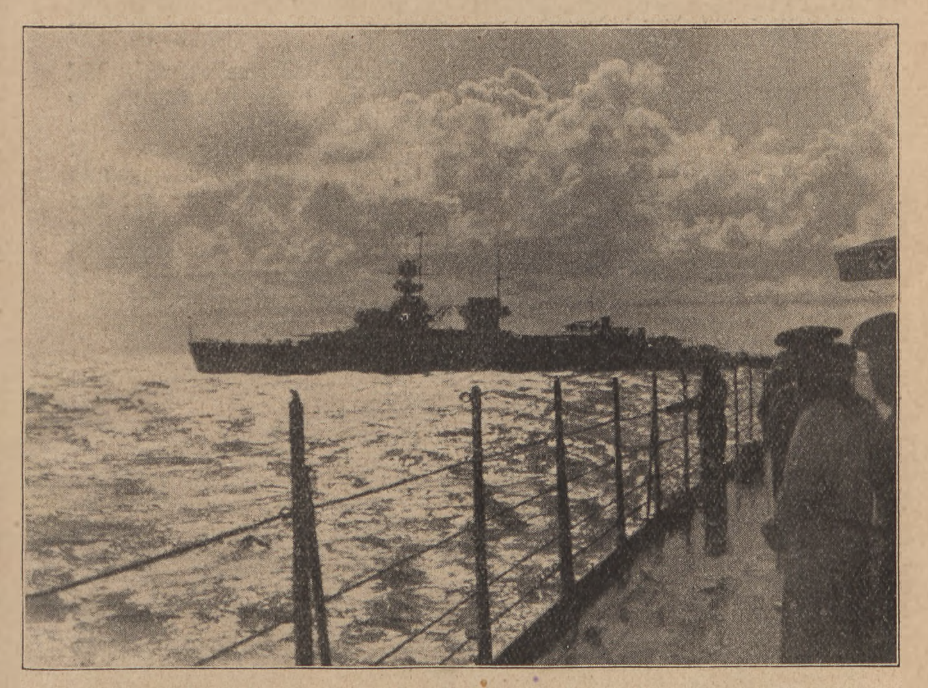
Berg und Tal der Wogen, sich munter um sich selber dreht und jeden Fehlschuß mit einer Verbeugung quittiert.

Der Geschützführer schwitzt wie ein Affe im Bärenpelz, der Munitionsmanner ist bereits zum dritten Male abgelöst worden. Die ganze Besatzung lehnt gegen das Schanzkleid und macht ihre Bemerkungen zu dem lustigen Vogelschießen.

„Als der englische Admiral Percy Scott noch Seekadett war, da hat sein Schulschiff mal im Roten Meer über ein Viertel seiner gesamten Munition an eine arabische Dhau verpulvert und ihr nicht das kleinste Loch beigepuhlt. Da haben sie sie endlich gerammt, um

ihre Schießbolzen nicht ganz zu verfeuern," sagt der Vize-Feuerwerker, der Badegast, der Seeflieger werden will und dem nun hier die Seebeine etwas wachsen sollen. Ein zorniger Blick des Kommandanten ist die Antwort, die ihn zum Schweigen bringt, sonst erzählt er wohl noch gar die Geschichte, wie die Cuxhavener Matrosen-Artillerie, bei der er eigentlich zu Hause ist, mit 28 cm-Haubitzen auf Zigarrenkisten schoß, und sogar Treffer erzielte.

Jetzt knallt der Bootsmaat mit dem achteren Geschütz auf das Stacheltier, doch mit dem gleichen negativen Erfolge. In der Er-



Kreuzer „Nürnberg" passiert Kreuzer „Leipzig". Bild: Dr. Behrens.

wägung, daß der Krieg voraussichtlich noch länger dauern wird und man deshalb nicht wie Percy Scott seine gesamten Granaten ins Wasser werfen soll, läßt der Steuermann die fruchtlose Ballerei einstellen und will der Mine mit seinem Parabellum zu Leibe. Er braucht ja nur eine Bleikappe zu treffen, wonach das Tier knallt und unschädlich ist. Bedächtig wie ein Mann, der eine wichtige Rede halten will, zielt er erst sehr sorgfältig und drückt dann entschlossen ab. Peng! Wie ein neckisches Seenixlein taucht das höllische Pulverfaß unter, erhebt sich wieder und schüttelt das glitzernde Naß von

den Bleikappen. Die Späße der Besatzung sind just so beißend, doch werden sie jetzt nur leise erzählt. Der Steuermann hat selber geschossen.

„Los, klar bei Handwaffen!“

Mit Pistolen und Flinten und Artillerie wird die arme Mine unter Feuer genommen. Lustig ballert der ganze Kriegerverein in die Gegend, doch nach wie vor taucht das miesmuschelbewachsene Blechgehäuse quietschvergnügt und unverwundet auf und nieder.

„Roersmann, fohr mol 'n beeten dichter ran, dann smiet ick mit Steenkohlen!“ ruft ein dicker Maschinistenmaat auf die Brücke hinauf, holt sich einen Eimer voll Kohlenstücke an Deck und beginnt das Gefecht.

Rumbumberumbum, Krach bong! Schon das zweite Kohlenstück hat eine Bleikappe getroffen. Mastenhoch steigt eine gewaltige Fontäne in die Luft, fällt klatschend wieder aufs Wasser. Der rollende Fischdampfer neigt sich merklich zur Seite, kommt wieder hoch. Ein Prismenglas, ein zerfetztes Buch, ein paar Eisenteile, Nieten und Schrauben prasseln an Deck. Ein Sprengstück der Mine hat das Krähennest getroffen, es zersiebt und halb heruntergerissen. Der blutende Ausgucksmann klammert sich wie ein Affe an der Signalrah fest. Es war die Rache des Minennixleins. Konnte er sie nicht ruhig treiben lassen, konnte er nicht weiter in seinem „Krieg und Liebe“ lesen? Und was haben die Ölkannenjongleure auch mit Steinkohlen zu werfen? Ist das eine Kriegführung?

Wissenswertes.

Neujahrswunsch auf Helgoland. Die Helgoländer Sprache ist ein dem Fremden kaum verständlicher Dialekt des Nordfriesischen mit Einschlägen aus dem Englischen, Dänischen und Hochdeutschen. So heißt der übliche Neujahrswunsch: „Ick wenske Jim en fröhliches Neijähr, Sinnheit, Glück en Seegen en alles Wohlergehen, rüm Hart, klär Kimming, vel Verdeenst en nix verließ mai.“ Zu deutsch: „Ich wünsche Ihnen ein fröhliches Herz, klaren Horizont, viel Verdienst und daß Sie nichts verlieren mögen.“

*

Ein Heim für Seemannsfrauen. Am Nordostseekanal an der Holtenauer Schleuse ist ein Heim für Seemannsfrauen eingerichtet worden. Dieses Heim bietet allen deutschen Seemannsfrauen, die ihre Ehemänner bei der Durchfahrt durch den Nordostseekanal begrüßen wollen, kostenlos Unterkunft. Das Heim das alle Bequemlichkeiten bietet, hat auch Uebernachtungsmöglichkeiten, da sich manchmal die Wartezeit verschieben kann. Eine Alarmglocke zeigt auch nachts an, wenn ein Schiff gemeldet worden ist. Das Heim ist auf Veranlassung des Amtes Seefahrt der NSDAP. und der Deutschen Arbeitsfront, Auslandsorganisation, in Zusammenarbeit mit dem Leiter der Reichsverkehrsgruppe Seeschiffahrt, Staatsrat Eßberger, errichtet worden.

Segelschiffe damals und heute.

Von Kapitän W. Loff.

Vieles hat sich in den letzten Jahrzehnten auf unserer Erdoberfläche geändert, aber die größte Änderung ist m. E. in der Segelschiffahrt eingetreten. Ja, man kann beinahe mit mathematischer Sicherheit den Zeitpunkt feststellen, wann diese stolzen Ozean-Segler gänzlich vom Ozean verschwunden sein werden.

Vor etwa 50 Jahren begann ich meine Seefahrt auf einer Bark von 1000 Tons Ladefähigkeit. Dieses Schiff, auf der Reiherstieg-Schiffswerft in Hamburg erbaut, zählte damals zu den größten und besten Schiffen der Hamburger Seglerflotte. Heute könnte man so ein Schiff beinahe in dem Speisesaal der „Queen Mary" als Dekorationstück aufstellen. Vor der Elbe oder bei Dover, am Eingang des englischen Kanals, traf man derzeit nicht selten mit einer Seglerflotte von 30 bis 40 Schiffen zusammen. Da waren Blankeneser, Faröer, oder sonstwo beheimatete Briggs oder vollgeriggte Schoner dazwischen, deren Reuels (ja, einige hatten sogar Sky- oder Himmelsegel) nicht viel größer



Wie der Transport einer Riesenschlange: Matrosen mit dem Großsegel. Bild: Plesch.

waren, als ein ordentliches Tischtuch. Aber es war ein erhabenes, belebtes Bild. Wo sind sie wohl alle geblieben diese vielen Segler, denn heute bekommt man in diesen Gegenden kaum noch ein Segel zu sehen.

Mit einer Ladung Kohlen segelten wir mit der Bark von England nach Iquique, um daselbst Kohlen zu löschen und eine Ladung Salpeter für die Heimreise zu laden. Am Kap Horn trafen wir mit einer Flotte von etwa 20 Segelschiffen zusammen, die alle mit dem zunehmenden nördlichen Wind, der eine mehr, der andere weniger Segel führend, westwärts strebten, um möglichst viel West-Länge gut zu machen, bevor der Wind nach West, bezw. nach Südwest umlaufen würde. Heute kann ich wohl mit ruhigem Gewissen behaupten, daß in den letzten 10 Jahren keine 10 Segelschiffe in Ost-West-Richtung Kap Horn passiert haben.

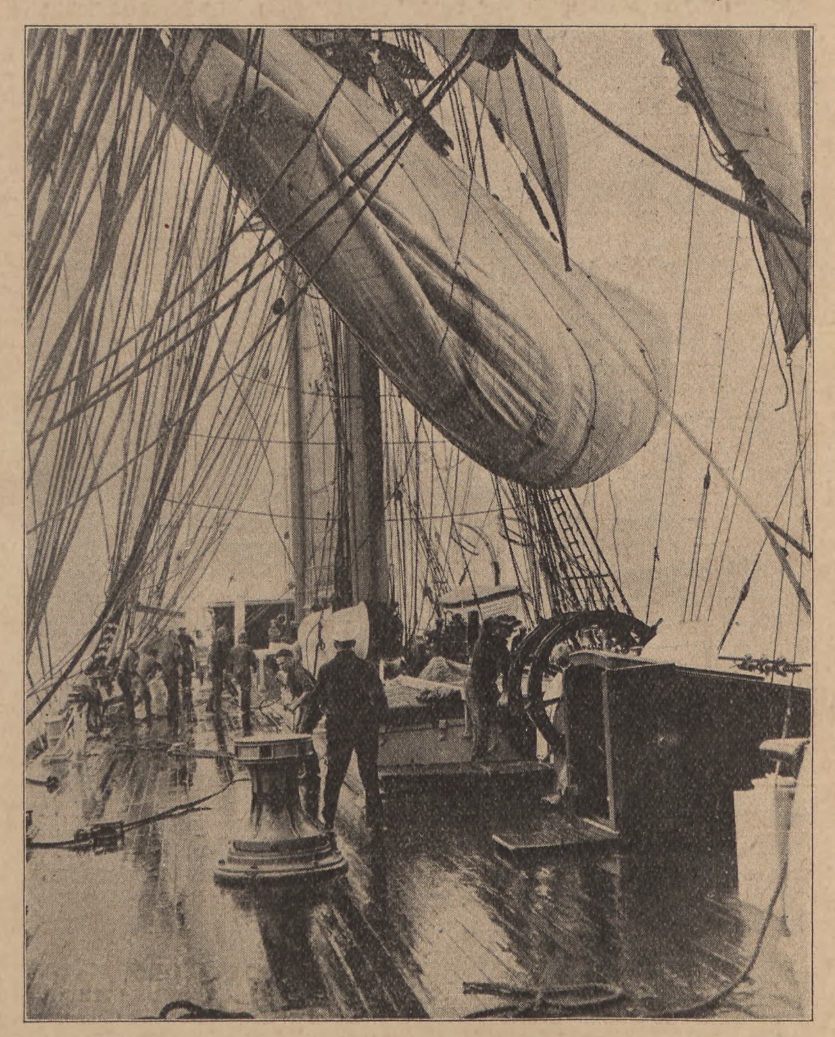
Auf der Reede von Iquique lagen wir mit 70 Segelschiffen zusammen, Deutsche, Engländer, Franzosen, Norweger und die stolzen aus Holz erbauten, amerikanischen Klipperschiffe, mit ihren schneeweißen, baumwollenen Segeln, die wie Schwäne den Ozean durchpflügten. Die Dampfer gaben sich damals nicht mit Salpeterladungen ab. Heute sind die Segelschiffe fast gänzlich aus den Salpeterhäfen Chiles verschwunden, und die Dampfer sind froh, wenn sie eine Salpeterladung bekommen können.

Ende 1889 war das damals größte und beste Vollschiff Hamburgs, die „Palmyra" von 3500 Tons Ladefähigkeit, bei Blohm & Voß erbaut, fertig, seine Jungfernreise anzutreten. Am Tage vor der Abfahrt von Hamburg wurden auf dem an den Vorsetzen liegenden Schiff sämtliche Segel gesetzt. Die Vorsetzen und Umgegend waren schwarz voller Menschen, die sich dieses Segelmanöver ansehen wollten. Am nächsten Morgen verließ das Schiff unter Führung von Kapitän Hilgendorf den Hafen. Da Kapitän Hilgendorf neben seiner Tüchtigkeit auch meistens Glück hatte, wehte natürlich an dem Morgen ein steifer, stürmischer Nordostwind, welcher das Schiff in 30 Stunden bis nach Dover am Eingang des englischen Kanals brachte. Von Laien hörte ich damals die Meinung äußern, daß Wind und See einem solchen Schiff wohl nichts anhaben könnten. Daß Raßmus auch mit solchem Schiff fertig werden kann, hat er uns nachher bewiesen, denn das Schiff ging später nordwestlich von Kap Horn verloren, und nur zwei Mann seiner 30 Mann starken Besatzung konnten sich retten.

Die Größe der deutschen Segelschiffe nahm dann rasch zu, bis zum Fünfmastvollschiff „Preußen" von 8500 Tons Ladefähigkeit, das ja leider, wenige Jahre nach der Erbauung, im englischen Kanal verloren ging.

Nach dem Kriege hat die Flotte der Ozeansegler schnell abgenommen. Heute hat Deutschland noch ganze zwei richtige, frachtfahrende Ozeansegler: „Padua" und „Priwall", und die ganze Welt-Handelsseglerflotte, auf Englisch deep waterships genannt, zählt kaum noch 20 Schiffe, wovon die weitaus größte Anzahl in Finnland beheimatet ist. Sie sind alle mehr oder weniger in der Weizenfahrt von Australien nach England beschäftigt. Da heute noch in den meisten europäischen Ländern ein junger Mann, damit er die Navi-

gationsschule besuchen, bezw. sein Offiziers- und Kapitänsexamen machen kann, eine gewisse Fahrzeit auf Segelschiffen aufweisen muß, haben die noch vorhandenen Schiffe auf jeder Reise eine größere Anzahl Offiziersanwärter oder Zöglinge an Bord. Die Schiffe sind infolgedessen stark, doppelt so stark wie früher, bemannt. Die Schiffe, namentlich die deutschen, sind auf das beste ausgerüstet und eingerichtet.



Deckaufklaren. Bild: Plesch.

Die Marssegel werden mit Winden geheißt, ebenso wird das Brassen der Raaen mit Winden bewerkstelligt.

Ein Groß-Marssegelheißen, wie wir es von früher aus unserer Jugend kennen, gibt es heute nicht mehr. Hierzu mußte in schwerem Wetter die ganze Mannschaft antreten. Das Marsfall wurde quer über Deck gespannt, damit die Leute auf dem nassen Deck und dem schwer arbeitenden Schiff einigermaßen Halt hatten und ziehen konnten. Gar manches Mal wurde dann hierbei die ganze Mannschaft von einer überbrechenden See mit einem Schlag in den sogenannten Rinnstein geschleudert, wo die Leute erst einmal gehörig herumgekegelt, und trotz Seestiefel und Ölzeug bis auf die Haut durchnäßt wurden.

Ein anderes Bild. In schwerem Wetter mußten während der Wache die Brassen steif geholt werden. Da standen wir dann an der Reeling, plötzlich holte das Schiff hart über, der Ozean stand wie eine Mauer meterhoch über uns und stürzte dann wie ein Wasserfall auf uns herab. Wer sich nicht genügend festhielt, wurde von der See längs Deck geschleudert, wobei des öfteren einer über Bord geschwemmt, oder irgendwo mit gebrochenem Arm oder Bein wieder aufgesammelt wurde. Auch hierbei wurde man natürlich vollständig durchnäßt. Habe ich es doch mal als Matrose während einer Reise auf einem guten, gut segelnden Schiff erlebt, daß wir geschlagene 50 Tage, während welcher Zeit wir von 35 Grad Süd und 140 Grad West im Stillen Ozean um Kap Horn nach 35 Grad Süd und 30 Grad West im Atlantischen Ozean segelten, nicht ein einziges Mal mit trockenem Zeug von Wache gekommen sind. In unserem Logis, wo bekanntlich die Kojen in doppelter Reihe, eine über die andere, an den Seitenwänden angebracht waren, schwabbelte das Wasser beständig hin und her, sodaß die unteren Kojen dauernd naß und voll Wasser, und nur die oberen Kojen zu benutzen waren. In diese, aus denen vor 15 Minuten die Wache, die uns ablösen sollte, gestiegen war, krochen wir mit unserm nassen Zeug wieder hinein, um nach 3 ³/₄ Stunden wieder ausgepurrt zu werden, um unsere Kameraden an Deck wieder abzulösen und den Kampf gegen Wind, See, Regen und Schnee von neuem wieder aufzunehmen. Man wurde schon mehr zum Amphibium, denn wo sollten wir auf dem Schiff, das die ganze Zeit mehr unter als über Wasser segelte, unser Zeug trocknen? Aber schöne Zeiten waren es doch. Zwei, drei Tage schönes Sonnenscheinwetter und alles Ungemach der letzten 50 Tage war vergessen. Und:

Wenn dann vollendet war die Reise,
das Schiff im Hafen festgemacht,
dann wurd' nach altbekannter Weise
die Reise über St. Pauli gemacht.

Vergessen war Orkanes Wüten,
Vergessen Neptuns feuchter Gruß,
hier hatte Bacchus zu gebieten,
hier winkte uns des Liebchens Kuß.

Und eh' man's sich versah, war man schon wieder auf einem anderen Schiff an Bord und segelte dem Kap Horn entgegen. Und wenn man mich fragen würde, ob ich meine Seefahrtzeit noch mal von vorn beginnen möchte, dann würde ich antworten: „Ja, gern und mit Freuden!"

Stimmen der Seevögel auf Borkum.

Von Berend de Vries.

Alljährlich machen wir uns auf, dem Frühling an der Nordsee zu begegnen. Nicht nur, um sein Kommen in der ewig grünen Marsch, auf der hellen Geest oder im düstern Moor zu begrüßen, sondern vor allem auf den friesischen Inseln. Denn sie erst liegen unmittelbar an der Brust der Nordsee, ihrer Mutter; zwischen ihnen und dem Festland aber wogt das graue Wattenmeer.

In diesem Jahre begegneten wir dem Inselfrühling zuerst auf Borkum. Gerade hier ist er besonders rührend und reizvoll. Ich weiß nicht, wie das kommt, denn ich habe den Frühling auf vielen Inseln an der Nordsee erlebt. Borkum, die größte und am weitesten nach See zu vorgeschobene unter den ostfriesischen Inseln ist auch heute noch reich an landschaftlicher Schönheit. Weil sie groß genug ist, gibt es Stellen auf ihr von großer Einsamkeit und tiefer Naturnähe. Man muß sie nur aufsuchen.

Ich saß eines Morgens weit draußen auf dem östlichen Teil der Insel, am Deich unweit Hooge Hörn. Es war windstill und sah nach Regen aus. Vielleicht aber hatte es damit keine Gefahr, denn der Wind, so schwach er war, kam aus Norden. Über dem Wattenmeer, das bei steigendem Wasser duffgrau und scheinbar unbeweglich dalag, stand eine opalfarbene Wolkenbank, die sich allmählich heller färbte. Das Westende der Nachbarinsel Juist war deutlich zu erkennen. Wie auf einer Kohlezeichnung hoben sich die Umrisse der Juister Landungsbrücke schwarz und haarfein von der fernhin tief dunkelblauen Wasseroberfläche ab. Hinter den Dünen leuchteten einige Ziegeldächer flimmernd rot und seltsam zart im Morgenlicht auf. Südöstlich von dort, wo ich saß, lag ein flimmerndes Schimmern über dem Wattenmeer. Das waren die großen Sandflächen der Vogelinsel Memmert, einer Vogelschutzstätte, die dem Badeverkehr nicht freigegeben ist. Aber man kann sie, nach vorheriger telephonischer Anfrage bei dem Inselvogt, von den Nachbarinseln aus besuchen. Es lohnt sich, das zu tun. Näher als auf dem Memmert ist man der Vogelwelt der Nordsee wohl nirgends.

Es war dort sehr still bei Hooge Hörn; denn die unablässigen Vogellaute stören die Einsamkeit nicht, sie vertiefen sie eher. Das Vogelleben ist im Gebiet der Osterems, die hier zwischen Borkum und Juist mündet, noch sehr reich und mannigfaltig. Die Tiere leben ziemlich ungestört, denn das Fahrwasser dieses Mündungsarmes wird nur noch von kleineren Fahrzeugen benutzt; der Handelsverkehr nach Emden und den anderen Häfen an der Ems und am Dollart wickelt sich auf dem Hauptarm des Flusses, der Westerems, ab, die westlich an Borkum vorbeifließt. Hier im Osten aber können die Möwen, Seeschwalben, Bergenten, Austernfischer und Strandläufer frei umhertummeln.

Unablässig klingelten und tönten ihre verschiedenen Rufe zu mir her. Ich nahm das Fernglas und suchte die Robbenplätze nordwestlich von Juist; aber die Bank war schon von der Flut überspült, längst auch gingen die Seehunde wohl der Nahrungssuche nach. Statt dessen hatte ich auf einmal die riesigen Funktürme von Norddeich und Utlandshörn im Glase; ozeanumspannend ist die Reichweite der Hauptfunkstation Norddeich.

Lange Zeit saß ich dort bei Hooge Hörn auf dem Deich. Ich hörte den Stimmen der Seevögel zu und erkannte die Art des einzelnen Vogels an seinem Ruf. Die Luft wurde klarer, und es war



Möwen. Bild: Hans Hartz.

nicht mehr so kühl wie vorher; aber die Sonne wollte noch nicht durchbrechen. Jetzt brüllte fernher, auf der Außenweide, eine Kuh ... Eine andere antwortete. Merkwürdig hell klang die Antwort, wie ein Trompetensignal. Ich dachte daran, daß ich hier vor Jahren schon einmal gesessen hatte, und es ging mir durch den Sinn, was alles inzwischen geschehen war. Aber dann wurde ich müde, ich streckte mich aus, schloß die Augen und träumte vor mich hin. Müde war ich von dem weiten Weg, denn ich war seit sechs Uhr früh gewandert, und gute drei Stunden konnte es auch jetzt noch dauern, bis ich wieder im Dorf anlangte.

Plötzlich war es mir, als müßte etwas geschehen, gleich, im Augenblick. Ich öffnete die Augen, rührte mich aber nicht. Gleichzeitig erscholl der kurze, rauhe Schrei eines großen Raubvogels, und da sah ich ihn auch schon, den Fischadler; es war, als ob ich ihn erwartete, obschon ich wußte, daß man vor ein paar Jahren einen von seiner Art hier in der Nähe erlegte — ob aus Böswilligkeit oder Unkenntnis, war mir nicht bekannt. Doch jetzt war der neue gekommen. Er schraubte sich hoch in die Luft und hielt Ausschau. Meer und Inseln lagen unter ihm da. Wollte er hier seinen Standort aufschlagen? Der andere damals hatte sein Lager dort hinten errichtet, an der einsamsten Stelle der Insel: auf dem offenen Strand vor den Steerenk-Klipp-Dünen. Aber der Neue nistete nicht hier, sonst hätte ich es wohl schon erfahren. Er war wohl auf der Durchreise, war vielleicht gekommen, um die letzten Trauerenten zu vertreiben, die sich dort über dem Spiegel der Osterems zum Abflug nach dem Norden sammelten und sich noch nicht zum Fortfliegen entschließen konnten — eine langgestreckte Wolke von dunklen Vogelleibern, die sich dicht über der Wasseroberfläche hob und senkte. Jetzt schwebte der Adler wieder herab aus der klar gewordenen Luft, die halbe Insel in großen Windungen überkreisend. Und dann schoß er auf einmal strandwärts davon und war bald hinter den Dünen der Steerenk-Klippe verschwunden. Suchte er, aus einem unbegreiflichen Instinkt heraus, den Standort seines toten Artgenossen? . . .

Indessen ich meine Wanderung fortsetzte, grübelte ich eine Weile über diese Frage nach. Kiebitze flogen aus Binsen- und Zwergweidengruppen auf, machten putzige Sturzflüge, schimpften hinter mir drein und verfolgten mich; die Jungen waren wohl noch nicht ganz flügge. Die Dünenlerche sang ihre kleine Strophe. Rotschenkelpärchen umkreisten mich in angstvollen Schwenkflügen; ich fand ein Nest mit fünf graugrünen, braunrot gesprenkelten Eiern; ich berührte das Gelege nicht und ging weiter.

Als ich mich mehr und mehr dem Strande näherte, wurden die Dünen kahler. Zuletzt nickte nur noch der Sandhafer im Winde. Tiefer sank der Fuß im losen Sande ein. Jetzt ertönte das dumpfe Rollen der Brandungswellen vom nahen Strand. Die Sonne brach durch. Und plötzlich sah ich ein Stück der dunkel-schwarzblauen Meereswand, ausgezackt von leuchtend weißen Vorfelddünen. Dann lag der offene Strand vor mir und dahinter das Meer. Quer über die weite, muschelblinkende Fläche ging ich, bis an das schaumige Geriesel der Flutwellen. Aufspritzende Brechseen liefen über die Brouwer-Plate; es sah aus, als stiegen dort die Dampfsäulen einer Herde Wale. Borkum-Westland mit dem Dorf dort hinten hing in der Luft; der große Leuchtturm schien zu schweben.

In den Laderäumen der Ueberseeschiffe der Hamburg-Amerika Linie hat die Ladung von 88000 Güterwagen Platz. Das ergibt einen Eisenbahnzug von 775 km Länge (Entfernung Hamburg—London).

Die 1. Räumbootsflottille fährt ins Manöver.

Von Strm.-Mt. Neumeister.

In jedem Frühjahr und Herbst finden die Flotten- und Heeresmanöver statt. Sie sind der Prüfstein für den Ausbildungsstand der Truppenteile. Je nach der betreffenden Wetterlage ändern sich die Manöverbestimmungen, selten fällt das ganze Manöver aus. Da muß es schon ganz toll hergehen, wenn es heißt: „Wegen Wetterlage abgebrochen!"

Von einem Manöver, das erst garnicht angefangen wurde, will ich hier erzählen.

Wilhelmshaven war der Treffpunkt der Flotte zum Herbstmanöver 1935. Viele der jungen Soldaten waren zum ersten Male im alten „Schlicktown". Diese so schnell nicht wiederkehrende Gelegenheit wurde denn auch zur gründlichen Besichtigung der Stadt und ihrer Sehenswürdigkeiten benutzt. Daß manche erst an Bord kamen, als man schon lange keine Schönheiten mehr bei Tageslicht bewundern konnte, ist freilich auch vorgekommen.

Montag mittag ist seeklar! Schon am Sonntag hatten einige mit betrübter Miene festgestellt, daß draußen der Teufel los ist. Am Montag morgen blies es denn auch aus allen Knopflöchern. Die 1. Räumbootsflottille legt ab und schleust durch. Kaum sind die ersten Boote aus der Schleuse, als sie auch schon ganz nett zu schaukeln anfangen. Na, das kann ja gut werden!

Unser Mutterschiff „Zieten" vorweg, hinterher die 7 Zwerge. So geht es mit achterlicher See jadeabwärts. Nach den Manöverbestimmungen müssen wir uns irgendwo in der Deutschen Bucht mit der Flotte treffen und dann sollen die Übungen beginnen.

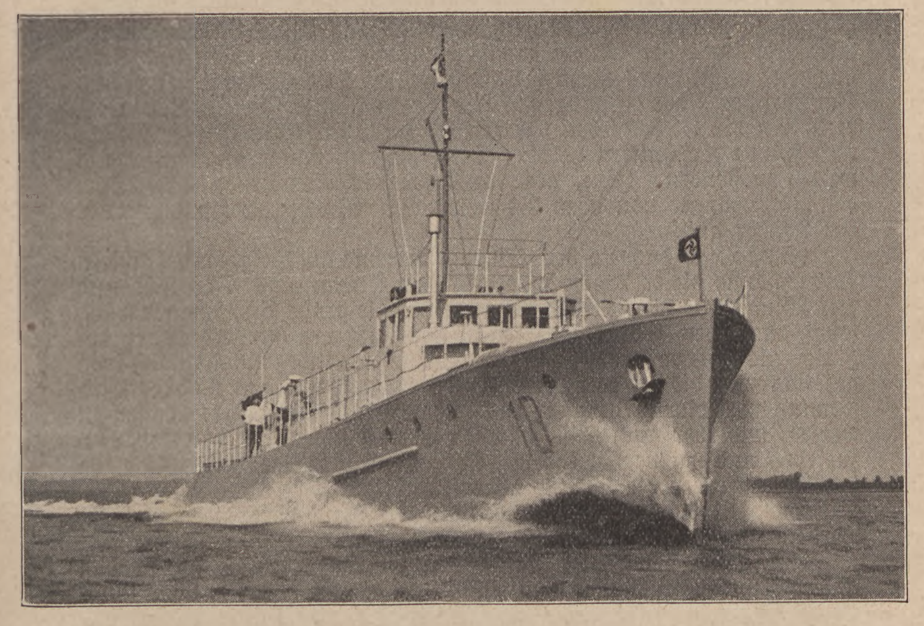
Mit der Zeit werden die Wellen immer länger, wir haben das Land an beiden Seiten zurückgelassen, die Feuerschiffe bleiben zurück, die Sonne taucht ins Wasser, es wird dunkel. „Zieten" dreht auf Kurs Helgoland. Jetzt haben wir die See etwas mehr von dwars, wir rollen ziemlich.

Aus der Kombüse, in der unser „Hochsee- und Taifunkoch" eine geheimnisvolle Fleischbrühe braut, kommt die Meldung, daß es wohl etwas länger dauern wird, weil der Pott sich selbständig machen will.

Der Funker bringt den Wetterbericht: „Windstärke 6—8 und auffrischend" . . . Kurz darauf ein markerschütternder Schrei und kräftiges langanhaltendes Reden in der Kombüse. Der Pott mit der bewußten Fleischbrühe hat das erreicht was er wollte, er rollt an Deck hin und her. Nach einigen Stunden Schlingerns und Rollens sind wir in die Gegend von Helgoland gekommen. Die Signalstelle hat das Sturmzeichen gesetzt, um allen auf See befindlichen Fahrzeugen zu sagen, daß es an der Zeit wäre, einzulaufen. Was wird jetzt kommen, halten wir Kurs durch, oder laufen wir Helgoland an, um das Wetter abzuwarten?

„Zieten" dreht auf Einlaufkurs. Noch ein paar gehörige Grundseen und wir haben glattes Wasser. Bald liegen die Boote im sicheren Hafen von Helgoland, zusammen mit vielen Fischerfahrzeugen, die auch eiligst eingelaufen sind. Halbstündige Bereitschaft. Ob wir doch noch diese Nacht rausfahren?

Am andern Morgen pfeift und braust es um die Masten. Windstärke 10. So etwas gibt es nicht alle Tage, das müssen wir uns aus der Nähe ansehen. Während der Freizeit betrachten wir von der Mole aus das Schauspiel der sich an den Mauern brechenden Wassermassen.



Räumboot der Deutschen Kriegsmarine.

Werkphoto: Abeking & Rasmußen, Lemwerder.

Die Passagierdampfer, die den Inselverkehr Hamburg-Helgoland-Sylt ausüben, sind noch ein Mal gefahren. Sie können sogar noch, wenn auch unter ganz ungünstigen Umständen, im Schutze von Helgoland ihre ziemlich mitgenommenen Fahrgäste ausbooten. Sonst ist kein Fahrzeug mehr auf dem aufgewühlten Wasser. Dafür können wir aber ein Naturschauspiel sehen, an das alle, die dabei waren, noch lange denken werden.

Aus dem Gespräch der Fischer, die, nun zur Untätigkeit verurteilt, mit uns auf der Mole stehen, erfahren wir, daß noch ein Fischkutter draußen ist. Wirklich, hinter der Düne erscheint, langsam

gegen den SW ankämpfend, ein Fischkutter. Es ist ein Wagnis, jetzt vor der Einfahrt zu drehen und dwars zur See einzulaufen. Gespannt stehen die Fischer auf dem Molenkopf und verfolgen das Manöver. Wenn es schief geht, geht's auf Leben und Tod. Das Boot der Rettungsstation ist wohl klar zum Aussetzen, bis es aber an der Unfallstelle sein wird, ist es sicher zu spät. Der Kutter schlingert, springt und tanzt, taucht tief ein. Es ist, als ob die See ahnt, wenn ich ihn jetzt nicht bekomme, dann nie! Es sind bange Minuten, in denen fast jede Sekunde den Tod bringen kann. Langsam, unendlich langsam, kommt der Kutter unter Landschutz, das Schlingern wird geringer. Wie ein Aufatmen geht es durch alle, er hat gesiegt.

Nachdem der Fischkutter im Innenhafen festgemacht hat, können wir sehen, was der Sturm draußen angerichtet hat. Von den Bullaugen ist nicht eines mehr heil, Stahlleinen sind geknackt, Leinen und Geräte über Bord gegangen. Der Rudergänger liegt unter Deck, weil ihm die Glasscherben der zerschlagenen Ruderhausfenster Gesicht und Hände zerschnitten haben. Die Ablösung mußte ans Ruder, um weiter zu steuern. Jede, aber auch jede überkommende See spülte den Rudergänger von oben bis unten ab. Ein hartes Handwerk übt der Fischer aus!

Fünf Tage dauerte der Sturm, der uns auf Helgoland festhielt. Das Schönste dieser Woche war, als der Sturm aus SW kam und mit Windstärke 11 die Wellenberge über die große Schutzmauer warf, sodaß man den Sprühwasserregen noch mehrere hundert Meter dahinter als Salzwasserdusche spürte. Viele Unentwegte hatten sich trotz des Sturmes bis zu den Molenköpfen gewagt, um aus nächster Entfernung mal einen Blick auf das kochende und sprudelnde Wasser zu werfen, um aber auch beim nächsten Brecher schleunigst den Kopf einzuziehen und zu verschwinden. Es gab viele lustige Augenblicke, da ja Schadenfreude die schönste aller Freuden ist.

Die Zeit, die wir unfreiwillig auf Helgoland verbringen mußten, werden wir so schnell nicht vergessen.

Am Ende der Woche flaute der Sturm erheblich ab, so daß unsere Flottille auslaufen konnte, und, da das Manöver ja schon lange wegen Sturm abgesagt war, ging es in Richtung Kiel nach Hause.

Die Ausbildung des Schiffsoffiziernachwuchses geschieht heute, weil die vorgeschriebene Segelschiffahrtzeit auf Kauffahrtei-Segelschiffen kaum noch zu erlangen ist, in erster Linie durch besondere Segelschulschiffe. Eine solche Segelschulschiffsreise schildert Georg Schulze-Altenburg nach seinen eigenen Erlebnissen in seinem Buch **„Seefahrt-Ahoi!** Klaus Hollert geht zur See" (Wilhelm Köhler Verlag, Minden i. W., 247 Seiten Text und viele Bilder, in Ganzleinen gebunden RM. 4.50). Wir erleben mit, wie diese jungen Leute in Sturm und Wetter, unter glühender Tropensonne und in eiskalten Nächten, in stetem Ringen mit den Urkräften der Natur zu ganzen, harten Männern werden. Echt und wahr, von salzigem Seewind durchweht, ist dieses prächtige Buch, so recht nach dem Herzen unserer männlichen Jugend, die sich an Taten und Abenteuern begeistert, und darüber hinaus aller im Innern jung Gebliebenen bis ins biblische Alter hinein, die Sinn haben für Salzwasser, für Urwüchsigkeit und Natur.

Neuland aus dem Wattenmeer.

Die Landgewinnungsarbeiten an der Küste Schleswig-Holsteins.

Von Dr. Gerhard Mittelstädt.

Die Sicherstellung der deutschen Ernährung ist eine der wichtigsten Aufgaben der Reichsregierung. Die liberalistische Auffassung, daß es ein Fortschritt sei, den Bedarf an lebensnotwendigen Gütern dort zu decken, wo sie am billigsten zu haben sind, ist überholt. Landeskulturmaßnahmen, wie die Landgewinnungsarbeiten an der Nordsee, können daher nicht vom kaufmännischen Standpunkt aus betrachtet werden, sondern nur von der hohen Warte der Ernährungssicherung des Volkes. — Acht Millionen Hektar Land können durch bessere Ausnutzung einen um 30 v. H. besseren Ertrag bringen, zwei Millionen Hektar Moorland können kultiviert werden, Hunderttausende Hektar können durch Eindeichung gewonnen werden. Durch Flurbereinigung schließlich ist es möglich, eine bessere Ausnutzung des Bodens zu erreichen. Das sind Aufgaben, die nur durch systematische Arbeit auf weite Sicht zu lösen sind.

Im Rahmen dieser Aufbauarbeit des nationalsozialistischen Staates nehmen die Landgewinnungsarbeiten an der schleswig-holsteinischen Westküste unter Einsatz aller Kräfte ihren Fortgang.

Die sturmumwehte schleswig-holsteinische Westküste blickt auf eine wechselvolle und ernste Geschichte zurück. Seit Jahrhunderten steht dort der Mensch im Kampf mit den Sturmfluten des „blanken Hans“ um die Erhaltung der ererbten Scholle. Von der jetzigen Westküste Schleswig-Holsteins bis zu den vorgelagerten Inseln und zum Teil noch weit darüber hinaus erstreckten sich früher fruchtbare Marschen. Nordstrand, Pellworm und ein Teil der Halligen sind die Reste der alten großen Insel Nordstrand, die im Frühmittelalter noch eine Halbinsel war. Im 13. Jahrhundert zählte man auf Nordstrand allein etwa sechzig Kirchen und Kapellen — so ausgedehnt und reich war damals dieses Gebiet. In den vergangenen Jahrhunderten rissen die Sturmfluten der Nordsee große Flächen wertvollsten Landes weg. Die Geschichte der schleswig-holsteinischen Westküste ist ein erschütternder Kampf menschlicher Zähigkeit mit den Elementen. Uferschutzbauten mußten mit den primitivsten Mitteln errichtet werden. Man baute Deiche, ohne noch eine Schiebkarre benutzen zu können. Um das Jahr 1200 muß nach den bisherigen Feststellungen das ganze Gebiet eingedeicht gewesen sein. Doch schon in den folgenden Jahren zerstörten die Sturmfluten Teile der mühsam errichteten Deiche. Am 16. Januar 1362 ging der reiche Flecken Rungholt, dessen Spuren noch heute im Wattenmeer zu sehen sind, unter und begrub über siebentausend Menschen unter seinen Trümmern. Am 11. Oktober 1634 brachen auf Nordstrand die Deiche an vierzig Stellen, sechstausendzweihundert Menschen verloren ihr Leben, eintausenddreihundert Häuser versanken in den Fluten und fünfzigtausend Stück Vieh kamen um. Schwerste Sturmfluten, sogenannte Mannestränken, in den folgenden Jahr-

hunderten setzten das Zerstörungswerk fort. Als Ursache dieser Sturmfluten wird von einigen Forschern eine fortdauernde Landsenkung angenommen, die man auf etwa 15 cm im Jahrhundert schätzt. Andere wiederum glauben den Beweis erbringen zu können, daß die Gezeiten der Nordsee Richtung und Stärke geändert haben. Man schätzt den Gesamtverlust an Land infolge der Sturmfluten auf über hunderttausend Hektar. Doch trotz aller Katastrophen nahmen die Friesen den Kampf gegen den blanken Hans immer wieder auf. Deicharbeit war Gemeinschaftsarbeit. Das Deichrecht stand unter dem Grundsatz: „Kein Land ohne Deich“ und „wer nicht will deichen, muß weichen“. So mußte jeder Landeigentümer an der gemeinschaftlichen Schutzarbeit mithelfen, und wer seinen Deichanteil nicht halten konnte oder wollte, mußte nach den Gesetzen von seiner Scholle weichen. Dann wurde der Spaten in seinen Deich gesteckt und wer ihn herauszog, wurde Eigentümer des Landes. Spade-Landesrecht nannte man die Rechtsgrundsätze, die sich bei dieser gemeinschaftlichen Arbeit herausbildeten und um das Jahr 1500 schriftlich niedergelegt wurden. Dieses Deichrecht galt fast überall an der schleswig-holsteinischen Westküste, seine Strenge ermöglichte immer wieder erneuten Widerstand gegen die Sturmfluten der Nordsee. So gelang es, das durch jenen unheilvollen 2. Oktober 1634 zur Insel gewordene Nordstrand durch einen Deichbau wieder landfest zu machen. Am 1. November 1670 war das Werk fertig, und der herzogliche Deichvogt Hans Petersen von der Lieth stieß einen Spaten voller Freude in den Grund und rief aus: „Trotz nu blanke Hans!“ — Da fegte in den Weihnachtstagen desselben Jahres eine entsetzliche Sturmflut den mühsam errichteten Deich hinweg und vernichtete in Nordfriesland zwanzigtausend Menschenleben.

Das 19. Jahrhundert war vornehmlich mit der Sicherung des bei den verschiedenen Sturmflutkatastrophen übriggebliebenen Landes beschäftigt. Erst um die Jahrhundertwende entschloß man sich zum Gegenangriff. Im Jahre 1906/07 erhielt Nordstrand einen neuen Damm von Pohnshallig bis nach Wobbenbüll hinüber, der in den Kriegsjahren wieder zerfiel. Die Küstenschutzanlagen wurden verbessert, die Halligen Gröde und Appelland erhielten an der Süd- und Westseite Steindeiche, nachdem sie durch einen Damm miteinander verbunden worden waren; die auf äußerstem Vorposten gelegene Hallig Hooge erhielt ringsherum einen Steinschutz und zugleich einen hohen Sommerdeich. Schließlich wurden auch kleinere Köge gewonnen. Trotzdem war der Erfolg all dieser an sich anerkennungswerten Bemühungen doch recht gering. Die Ursachen dieses geringen Erfolges liegen, wie in der Denkschrift zur Einweihung des Adolf-Hitler-Kooges auseinandergesetzt worden ist, letzten Endes wesentlich darin, daß, abgesehen

---

Zu nebenstehenden Bildern:
Oben: Da Flut ist, kann an den Landgewinnungsarbeiten nicht weitergearbeitet werden, die Arbeitsdienstmänner wenden sich dem Deichbau zu.
Unten: Die gefüllten Loren kommen an Land. Bilder: Scherl, Matzdorff.



von den technischen Hilfsmitteln, sich die Arbeit nicht auf einem planvollen, auf weite Sicht eingestellten Zusammenwirken aller Kräfte aufbaute. Es hat auch vor dem Kriege nicht an Männern gefehlt, die diesen Mangel erkannt und Wege zur Abhilfe aufgezeigt haben. Aber erst im Jahre 1933 wurden alle Arbeiten einheitlich zusammengefaßt und die Wiedergewinnung des in Jahrhunderten verlorengegangenen Landes energisch in Angriff genommen.

Für Arbeiten an der schleswig-holsteinischen Westküste und dem Wattenmeer wurden seit 1933 rund 40 Millionen Reichsmark verausgabt; an Arbeit wurden über 2½ Millionen Tagewerke geleistet. Rund 17000 Morgen fruchtbaren Marschlandes wurden dem Meere durch Bedeichung abgerungen. An Seedeichen wurden erbaut: der Adolf Hitler-Koog in Dithmarschen (5400 Morgen gewonnene Fläche), der Hermann Göring-Koog in Eiderstedt, die Finkhaus-Hallig bei Husum (1850 Morgen), Vorland bei Dagebüll (650 Morgen), Vorland bei Ülvesbüll (450 Morgen), Heverkoog (2300 Morgen), zusammen rund 42 km Seedeichlänge, 6 Millionen Kubikmeter Bodenbewegung und 17000 Morgen gewonnene Fläche. Hierzu kommen noch mehrere Sommerdeiche (Deiche, die nur gegen die Sommerfluten schützen, also weniger widerstandsfähig sind, als die Winterdeiche), nämlich der Landgewinnungsdamm nach Hallig Helmsand in Dithmarschen, der sturmflutsichere Verkehrsdamm nach der Insel Nordstrand bei Husum, der Landgewinnungsdamm nach Hallig Nordstrandischmoor, sowie der Dammbau Friedrichskoogspitze nach der Insel Trieschen. Es handelt sich hier um Dammbauten in der Länge von insgesamt 13 Kilometer.

Diese in den letzten Jahren fertiggestellten Damm- und Deichbauten sind erst Teilstücke aus dem Plan zur Wiedergewinnung des Bodens, der uns im Laufe der Jahrhunderte entrissen worden ist. Der von Gauleiter und Oberpräsident Lohse vorgesehene Zehnjahresplan sieht den Bau von weiteren Dämmen zur Verbindung der Halligen und Inseln mit dem Festland, die Ergänzung der Schutzbauten für die im Abbruch liegenden Ufer, die verstärkte Durchführung der Anladungsarbeiten und die Eindeichung der gewonnenen Vorländereien vor. Dieser Zehnjahresplan verursacht insgesamt 149 Millionen Reichsmark an Kosten, 13½ Millionen Tagewerke müssen abgearbeitet werden. Bei Durchführung des Planes werden rund 64000 Morgen Wattflächen der Auflandung zugeführt. 20000 Morgen werden außerdem begrünt (d. h. bedeichungsreif an bereits in Auflandung befindlichen Wattflächen); 45000 Morgen deichreifen Landes werden weiter eingedeicht. Schließlich werden rund 200000 Morgen vorhandenen Marschlandes entwässert und dadurch in einen vollwertigen Kulturzustand gebracht.

Bei dem großen Interesse, das die Arbeiten an der Küste in der Öffentlichkeit fanden, konnte es nicht ausbleiben, daß von den verschiedensten Seiten Ratschläge erteilt und Vorschläge gemacht wurden, aus denen stets der Wunsch sprach, in möglichst kurzer Zeit das gesamte Land, das jetzt noch von den Seen überspült wird, zurückzugewinnen. Man hält es nach dem Beispiel der Holländer, denen das

gewaltige Werk der Abschließung der Zuidersee gelungen ist, für möglich und notwendig, auch das Wattenmeer an der deutschen Nordseeküste durch Dämme in Verbindung mit den Inseln völlig trockenzulegen. Man glaubt damit in kürzester Zeit ganz große Flächen Neuland erschließen zu können. Hunderte von Plänen und technischen Ratschlägen sind in den letzten Jahren von berufener und unberufener Seite veröffentlicht worden, doch fast alle haben sich als undurchführbar erwiesen. Das verlorengegangene Land kann nur in langer, zäher Arbeit zurückerobert werden.

Die Beobachtung, daß der fruchtbare kalkhaltige Schlick, den das Nordseewasser in großen Mengen mit sich führt, in geschützten Buchten sich absetzt und das Watt allmählich aufhöht, führte zur Anwendung einer bestimmten Arbeitstechnik, die, da sie die natürliche Anlandung begünstigt, seit einigen Jahrzehnten an der Nordseeküste üblich ist. Die Flut dringt bekanntlich durch tiefe Ströme und Priele, in feinere Ströme sich verästelnd, an die Küste heran. Durch den Bau von Dämmen verschiedener Größe schafft man ruhige Buchten, zwischen denen die Strömung abgestoppt wird. Hierbei schlagen sich Sinkstoffe aus feinem Sand mit Ton- und Kalkteilen und anderen Beimengungen nieder und höhen bei Ebbe das Watt auf. Die kleinen Dämme nennt man Lahnungen. Man baut sie senkrecht und gleichlaufend zur Küste, so daß sie große Rechtecke bilden. Diese Rechteckbildungen werden allerdings nicht geschlossen, so daß die Flut, gesättigt mit Schwemm- und Senkstoffen tierischen und pflanzlichen Beimengungen, zu-

Oben: Lahnungen.
Mitte: Sturmflut.
Unten: Der Seedeich des Adolf Hitler-Koogs. Bilder: Nordmark-Film.

und abfließen kann. Durch diese Lahnungen wird der Wellenschlag des Wassers gemildert, beim Anlaufen einer Welle entsteht an der dem Winde abgewandten Seite der Lahnung ruhiges Wasser, der Schlick (Schwemmstoffe) fällt zu Boden. Die Lahnungen werden in der Regel als Buschlahnungen gebaut, d. h. es werden in langen Doppelreihen Pfähle ins Watt geschlagen, zwischen denen Reisig festgepackt wird. Ein engmaschiges Netz solcher Dämme zieht sich heute vor der ganzen schleswig-holsteinischen Westküste entlang. Sind die Lahnungen oder Schlickfänger fertiggestellt und hat die Anschlickung die nötige Höhe erreicht, so beginnt man mit dem Ausheben der Grüppen, zahlreicher kleiner Gräben, die das Trockenfallen des Landes bei Ebbe beschleunigen. Man legt diese Grüppen seitlich an, so daß der aus ihnen gewonnene Boden die Lahnungen sichern kann. Überhaupt ist die Entwässerung des neugewonnenen Landes eine sehr wesentliche und vordringliche Aufgabe, da die Senkstoffe von der nächsten Flut allzu leicht wieder in das offene Meer zurückgeführt werden können. Allerdings gesellt sich hier ein Bundesgenosse zur menschlichen Arbeit — der Queller, auch Glaskraut oder Glasschmelz genannt, eine zähe Pflanze, durch die der auf dem Watt absinkende Schlick vor dem Abspülen bewahrt wird. Die mühselige Anlandungsarbeit wird schließlich durch den Bau großer Dämme unterstützt, durch die die Inseln und Halligen mit dem Festland verbunden werden. Das Wattenmeer wird so in große Buchten und durch die Lahnungen in kleinste Arbeitsfelder eingeteilt.

Hat die Ablagerung des Bodens eine gewisse Höhe erreicht, so daß das Land von der täglichen Flut nicht mehr bespült wird, so wird es schließlich durch den Deichbau dem Wasserzutritt völlig entzogen und kann der Besiedlung zugeführt werden. Bis zum Jahre 1933 wurde die Siedlungspolitik von einem einseitigen städtischen Standpunkt aus behandelt: die Auswahl geeigneter Siedler war eine Angelegenheit von nebensächlicher Bedeutung, die Belastungen der Siedler wurden ohne Rücksicht auf deren Existenzgrundlagen festgesetzt. Dementsprechend ging es den Siedlungsgesellschaften in der Regel ausgezeichnet und den Siedlern herzlich schlecht.

Über einen Mangel an zur Siedlung entschlossenen Menschen ist nicht zu klagen. Die Auswahl der geeigneten Siedler bleibt trotzdem eine verantwortungsvolle Aufgabe. Heute entscheiden hierbei nicht Kapitalkraft, sondern die rassischen und menschlichen Eigenschaften der Bewerber, die einer scharfen Auslese unterliegen. Vor allem wurde dem Landarbeiter, der bisher nur zu oft eine unwürdige Behandlung erfahren hatte, der Aufstieg zum freien Bauern ermöglicht; mehr als ein Drittel der in den Jahren 1933 und 1934 angesetzten Neubauern entstammt dem Landarbeiterstande.

Der Adolf Hitler-Koog ist der erste im Dritten Reich fertiggestellte Koog. Die Menschen, die für seine Besiedlung ausgesucht worden sind, entstammen altem germanischen Bauerntum, Friesen und Dithmarscher. Diese beiden Stämme haben bis auf den heutigen Tag ihr Bauerntum erhalten, sie haben mittelalterliche Unterdrückungen, wie

Leibeigenschaft, nicht kennengelernt. Sie kennen auch keine Unterschiede kultureller Art zwischen Bauern, Arbeitern und Handwerkern und sind aus der Vergangenheit ihrer Vorfahren her auf den Kampf mit dem Meere eingestellt. Bei der Aufstellung des Einteilungsplanes war man auf eine gesunde Mischung von Voll-, Kleinbauern-, Arbeiter- und Handwerkerstellen bedacht. Dementsprechend sind im Adolf-Hitler-Koog errichtet worden:

21	Arbeiterstellen		
7	Handwerkerstellen		
10	Kleinbauernstellen	von 3—10	Hektar Größe
18	Neubauernstellen	von 10—15	„ „
21	„	„ 15—20	„ „
10	„	„ 20—25	„ „
5	„	„ 25—30	„ „

Die durch den Deichbau und die Siedlung entstandenen Kosten werden nicht allein von dem Siedler getragen. Die einzige von ihm zu übernehmende Last ist die sogenannte tragbare Rente, das ist der Betrag, den der Siedler einschließlich aller öffentlich-rechtlichen Verpflichtungen tatsächlich tragen kann. Auch der Arbeiter hat einen kleinen Landbesitz erhalten und diese Arbeiterstellen sind in der Lage zum Deich so angelegt worden, daß der tüchtige Arbeiter mit der Zeit durch Hinzulegung von neugewonnenem Land zum Bauern gemacht werden kann.

Der Adolf Hitler-Koog bietet mit seinen 1300 Hektar Land nahezu 100 Familien für alle Zeiten eine Heimstätte und hat in dem ersten Ackerbaujahre 1935 eine Gesamternte von rund 70000 Zentnern erbracht — ein Betrag, der, auf Brotgetreide allein umgerechnet, ausreichen würde, um eine Stadt von 20000 Einwohnern auf ein Jahr mit Brot zu versorgen. Mit der Durchführung des Lohse-Planes wird eine große Zahl von neuen Kögen entstehen, von neuen Bauernstellen auf neugewonnenem Land. Der Plan schätzt die Zahl der neuen Höfe auf rund 2000 bei einer durchschnittlichen Größe der einzelnen Bauernstellen von 15 Hektar. Die Gesamtfläche des Landes, das durch die Anlandung und schrittweise Eindeichung gewonnen wird, wird ungefähr 35000 Hektar groß sein.

Trotz aller Leistungen bleibt noch viel zu tun, denn was die Natur in Jahrhunderten zerstört hat, kann nicht in wenigen Jahren wieder aufgebaut werden. An dieser Erkenntnis gemessen ist das, was an der Westküste Schleswig-Holsteins begonnen und in mühseliger Arbeit bereits geleistet worden ist, ein Kulturwerk von gewaltiger Bedeutung.

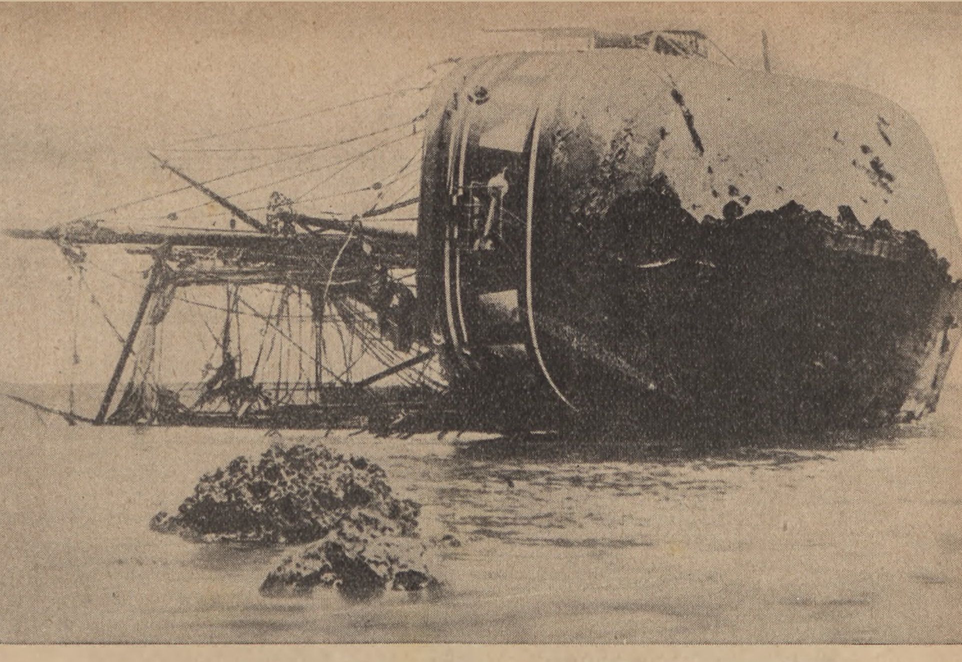
Die häufigsten Unterscheidungsbuchstaben der deutschen Hochseefischereifahrzeuge. Jedes in der Nordsee fischende Fahrzeug muß am Bug Buchstaben und eine Zahl zwecks besserer Erkennung führen. Emden = A.E. Leer = A.L. Vegesack = B.V. Bremerhaven = B.X. Finkenwärder = H.F. **Hamburg = H.H.** Bremen = B.B. Wesermünde = P.G. **Altona = S.D. Elsfleth = O.E. Büsum = S.C.**

Der Untergang der Kanonenboote „Adler“ und „Eber“ vor Samoa.

Ein Gedenkblatt zur 50. Wiederkehr des 15. März 1889.

Von Dr. Arthur Berger.

Sieben Kriegsschiffe lagen im März 1889 vor Apia, der Hauptstadt der Samoa-Inseln, vor Anker, als das Wetterglas in beängstigender Weise fiel. Noch waren die Matrosen damit beschäftigt, in aller Eile soviel wie möglich von der Takelage zu bergen, um dem zu erwartenden Sturm weniger Angriffsfläche zu bieten, da brauste der Taifun schon heran. Nur das englische Kriegsschiff „Calliope“, mit starken Maschinen und besten Kohlen ausgestattet, konnte rechtzeitig Dampf aufmachen und, gegen die gewaltigen Wellenberge ankämpfend, den gefährlichen Hafen verlassen. Auf hoher See ist die Gefahr für ein festgebautes Schiff selbst in dem wildesten Orkan nicht so groß wie in dem sogenannten Hafen von Apia, der nichts weiter darstellt als eine Bucht in den Korallenklippen, ohne jedweden Schutz. Und gerade diese stahlharten Korallen bedrohen die Schiffe, die vom Sturm an ihren Ankerketten hin- und hergerissen werden, ihre Maschinen arbeiten lassen, um gegen die riesigen, vom Weltmeer heranrollenden Sturzseen anzukämpfen, sich gegen sie zu behaupten. Reserveanker werden ausgebracht, um den Widerstand zu erhöhen. Aber sie fassen nicht recht in den Korallen. Der kleine „Eber“ kommt bald ins Treiben, ebenso das amerikanische Kriegsschiff „Vandalia“. Ihre Maschinen sind der Kraft des entfesselten Elements nicht gewachsen. Unheimlich schnell werden die beiden Fahrzeuge den weißüberschäumten Korallenbänken zugetrieben. Durch geschicktes Manövrieren gelingt es noch einmal, die Schiffe vor einem verhängnisvollen Schicksal zu bewahren. Sie kommen frei, um aber im nächsten Augenblick unter den kochenden Wogenmassen fast begraben zu werden. In dem spritzenden Gischt, dem dichten Schleier des nun schon stundenlang auf sie herniederprasselnden Wolkenbruchs, verlieren die Schiffe sich gegenseitig aus dem Gesicht, um dann im nächsten Augenblick gegeneinander geworfen oder doch in beängstigender Nähe aneinander vorübergetrieben zu werden. Und noch immer schwillt die Wut des Cyklons. Dazu bricht schwarz die Nacht herein. Im Dunkeln, allein von dem Bestreben beseelt, nicht an die Küste geworfen zu werden, nicht mit den anderen Schiffen zusammenzustoßen, arbeiten alle Mann an Bord. Nur die Lichter der Stadt zeigen, wo die gefährliche Küste liegt, deren Konturen unsichtbar sind. Unablässig heult der Sturm, brüllen die Wogen, schmettern die Sturzseen auf die Schiffe nieder. Krachend brechen die Masten, treiben im Wasser, werden gegen die Schiffskörper geschleudert. Eine furchtbare Nacht. Ständig mehrt sich die Zahl der Verletzten, die im Sturm gegen die Maschinen und Eisenwände geworfen werden, gar manchen haben Sturzseen über Bord geschwemmt. Grau, unheimlich bricht der junge Tag an. Keines



Kanonenboot „Adler“ nach der Katastrophe im Hafen von Apia. Bild: Scherl.

der Schiffe gehorcht mehr dem Steuer und der Maschine. Mit gebrochenem Ruder, verlorenen Schrauben treiben sie im Hafen herum, prallen gegeneinander, reißen sich die Schanzkleidung weg, die stählernen Leiber auf. Und die Wogen spielen Fangball mit ihnen. Da packt eine gewaltige See den „Eber“ wie ein Spielzeug, hebt das Schiff hoch in die Luft, um es im nächsten Augenblick auf die Klippen zu schleudern, zu zerschmettern. Mit Mann und Maus versinkt der „Eber“ in die grausige Tiefe, nur fünf Mann, die über Bord gespült sind, werden wie durch ein Wunder auf die schmale, sandige Küste geworfen. Da wird dem Kommandanten des „Adler“ gemeldet, daß die Maschine infolge eines Zusammenstoßes in Unordnung geraten ist. Schon hat eine Sturzsee auch dieses zweite Fahrzeug gefaßt, breitseits liegt es auf den Kämmen. Mit Entsetzen ahnen alle Mann an Bord das grausige, drohende Verhängnis, kein Zweifel, der „Adler“ ist verloren und — schon werfen die Wogen, wie wenn sie des grausigen Spiels überdrüssig wären, das Schiff auf die Korallenbänke. Krachend, mit ungeheurem Getöse dröhnt der stählerne Rumpf auf das Gestein. Der Schiffsleib klafft, polternd brechen Masten, Gestänge, Schornstein und Schanzkleidung. Die Mannschaft wird, soweit sie sich nicht unter Deck befindet, auf die Klippen geworfen. Und doch, ein Glück im Unglück: Parallel zu der Wogenrichtung liegt das Schiff auf der Seite, hoch oben auf den Bänken, es bildet einen natürlichen Wall gegen die heranrollenden riesigen Wogenkämme, bietet der Mannschaft Schutz. Diesem Zufall ist es zu danken, daß von den 130 Mann nur 20 Mann ums Leben kamen. Die übrigen überdauern im Schiff

den Sturm, andere, die über Bord gespült sind, werden trotz des Orkans von den mutigen Samoanern gerettet.

Als letztes deutsches Schiff kämpft noch die „Olga" den ungleichen Kampf gegen die übermächtigen Elemente. Und ihr gelingt es, trotz vieler Havarien, doch dem Schicksal zu entgehen. Zwar haben die Sturzseen die Luken eingeschlagen, überschwemmen das Schiff, so daß die Heizer fast vor den Feuern ertrinken, aber sie halten aus, die Maschinen arbeiten, und im letzten Augenblick gelingt es dem Kommandanten, die „Olga" an einer der wenigen von Korallen freien Küstenstellen auf Strand zu setzen, zu retten.

Ebbe und Flut in der Nordsee.

Ihr Ursprung im Stillen Ozean.

Von Professor Adrian, Flensburg.

Die Mittagssonne eines Sommertages glänzt über der Nordsee. Unaufhaltsam drängen die Meereswogen zum Strande; ihr Tosen übertönt das Geschrei der aufgescheuchten Möwen. Blendend weiß leuchtet der Gischt der brandenden Wellen und läßt Schaumflocken flattern. Rüstige Badegäste schreiten dem bewegten Wasser entgegen und tanzen in seinem wogenden Rhythmus, während die Kinder das Nahen der Flut auf ihren Sandburgen mit fröhlicher Spannung erwarten. Es ist, als käme vom flutenden Meer ein Kraftstrom in die Seelen der Menschen.

Das Bild hat sich verändert; es ist Abend geworden. Das Wasser hat sich zurückgezogen. Kaum hört man noch sein Atmen in dieser Ebbezeit. Der Strand, den das Meer freigegeben hat, wirft in feuchtem Schimmer das Licht der untergehenden Sonne zurück. Strandvögel sind herbeigekommen und finden an dem, was die Flut zurückließ, einen reich gedeckten Tisch. Hier und da sucht ein Strandwanderer nach Muscheln oder nach Bernstein. Eine wohltuende Ruhe entspannt den Körper und das Gemüt.

Es ist keine Frage, daß jeder, der zu seiner Erholung an der Nordsee weilt, neben der frischen Luft auch den großen Reiz zu schätzen weiß, den Ebbe und Flut dem Wasser verleihen. Wenn man nun von Tag zu Tag den großartigen Naturrhythmus verfolgt, so wird der Wunsch rege, über diese Erscheinung zur Klarheit zu kommen.

Von der Schule her wird mancher noch wissen, daß die Anziehung des Mondes die Flutberge erzeugt und die Achsendrehung der Erde sie wandern läßt. Aus seiner Naturbeobachtung heraus wird auch der schlichte Inselbewohner, mit dem man über dieses Thema redet, der Überzeugung Ausdruck geben, daß der Mond, wie man sagen darf, das große Uhrwerk der Gezeiten, die er Tiden nennt, sie in Bewegung bringt. Kann er doch bestätigen, daß für seinen Wohnort die höchste Flut nach einer bestimmten Zeit auf die höchste Stellung des Mondes

über dem Horizont folgt; vielleicht weiß er auch noch, daß dieser Zeitunterschied für einen entfernteren Hafenort ein anderer ist.

Eine in wissenschaftlicher Hinsicht einwandfreie Erklärung der Gezeiten ist nur bei tieferem Eingehen auf gewisse Kenntnisse in der Himmelsmechanik möglich. Hier soll nur auf die beiden Hauptkräfte hingewiesen werden, die dabei in Betracht kommen. Seit Newton wissen wir, daß nach dem Schwerkraftgesetz Erde und Mond einander gegenseitig anziehen, wobei auf der Erde die beweglichen Wassermassen der Anziehung leichter folgen können. Später hat man erkannt, daß



Bad in der Brandung auf Sylt. Bild: Hapag-Seebäderdienst.

diese Anziehungskraft in Ausgleich tritt mit der Schwungkraft, welche die kreisende Bewegung der Erde um den gemeinsamen Schwerpunkt des Systems Erde-Mond begleitet. Im Sinne einer Verstärkung oder Abschwächung der Haupterscheinung wirkt dann noch die Anziehungskraft der Sonne, so daß es sich also um ein recht verwickeltes Kräftespiel handelt.

Dennoch tritt beim Ablauf von Ebbe und Flut ein gut ausgeprägter Zeitabschnitt hervor, den man als Mondtag bezeichnet. Er entspricht der Zeit von einer oberen Höchststellung oder Kulmination des Mondes bis zur nächsten. Da der Mond, wie man dies nach

jedem Neumond gut wahrnehmen kann, täglich ein gewisses Stück hinter der Sonne zurückbleibt, so braucht er für seinen Rundgang am Himmel längere Zeit als die Sonne. Nun kommen aber nach rund $29^1/_2$ Tagen Mond und Sonne wieder zusammen, woraus sich berechnen läßt, daß der Mondtag annähernd 50 Minuten länger sein muß als der Sonnentag. In der Tat folgt ein Hochwasser dem andern durchschnittlich nach Verlauf eines halben Mondtages, also nach 12 Stunden 25 Minuten.

Unser Kalender enthält am Schluß Tafeln der Zeiten des Hochwassers und Niedrigwassers in Cuxhaven für das Jahr 1939. Wer sich die Mühe macht, eine längere Reihe derselben zu beachten und die täglichen Unterschiede durch Subtraktion auszurechnen, der wird zwar schwankende Zahlengrößen finden, aber den Mittelwert von 24 Stunden 50 Minuten um so besser herausbringen, je länger er seine Reihe gemacht hat. So muß ihm klar werden, daß der Mondtag Ebbe und Flut reguliert. Für die Abweichungen vom Durchschnitt kommen zwei Gründe in Betracht. Einmal weicht die Ellipse der Mondbahn nicht unerheblich vom Kreise ab, was eine schnellere Bewegung des Mondes in der Erdnähe, eine langsamere in der Erdferne zur Folge hat. Daneben aber übt die Sonne je nach ihrer Stellung zum Mond bald eine verfrühende, bald eine verspätende Wirkung aus, die als halbmonatliche Ungleichheit bezeichnet wird.

Ein Anhang zu den erwähnten Tafeln gibt die Verspätung oder Verfrühung des Hochwassers und Niedrigwassers an verschiedenen Punkten der deutschen Nordseeküste gegenüber Cuxhaven an und läßt deutlich erkennen, daß die ostfriesischen Inseln früher von der Flutwelle berührt werden als die nordfriesischen; Borkum als die westlichste Insel kommt zuerst.

Zweimal am Tage wechselt der Rhythmus der Gezeiten. Dies setzt voraus, daß zwei Flutberge um die Erde wandern; der eine reckt sich zum Monde hin, während die Gewässer des andern auf der entgegengesetzten Seite der Erde vom Monde wegstreben. Wie die fluterzeugenden Kräfte den zweiten hervorgebracht haben, ist für den Laien schwer verständlich, doch hat die durch mathematische Berechnungen gestützte Theorie auch ihm seine Daseinsberechtigung zuerkennen müssen. Ganz natürlich aber ist es, daß zwischen den Aufwölbungen der beiden Flutberge solche Stellen liegen müssen, wo das Wasser abgeflossen und der Wasserstand entsprechend niedrig ist. Diese Orte haben dann Ebbe oder, wie der Seemann sagt, Niedrigwasser.

In welcher Richtung wandern nun die Flutberge um die Erde? Der Mond geht im Osten auf und im Westen unter. Also müßte die Flutwelle sich nach Westen bewegen. Tut sie dies in der Nordsee? Die Gestaltung der Küste und die vorgelagerten Inseln wirken natürlich sehr erheblich auf die Flutrichtung, doch ändert dies nichts an der Haupttatsache, daß die Wasserbewegung vom Atlantischen Ozean her in die Nordsee kommt, und zwar teils durch den Englischen Kanal, teils um Schottland herum. Vorhin wurde Borkum als die deutsche Nordseeinsel erwähnt, die zuerst das Hochwasser bekommt. Wir haben

also eine Flutbewegung von Westen nach Osten und kommen dadurch in Widerspruch mit unserer Theorie.

Um diese Sache aufzuklären, muß man von einer wenig bekannten Tatsache Notiz nehmen. Die Gezeiten im Atlantik und in der Nordsee sind nämlich keine selbständige Erscheinung. Die Flutbewegung, die mit der Theorie übereinstimmt, wird in dem großen Wasserbecken geboren, das vom Stillen Ozean in Verbindung mit dem Indischen Ozean gebildet wird. Die dort entspringenden, mit der Mondbewegung von Osten nach Westen verlaufenden Wellen kommen bei der Spitze Südafrikas in den Atlantik hinein, pflanzen sich dort zunächst nach Norden fort, fluten um Südwesteuropa herum und bringen schließlich vom Nordatlantik her ihre Schwingung in die Nordsee hinein. Erstaunlich ist es, daß auf dem langen Wege von der andern Hälfte der Erdkugel her der Rhythmus der Flutbewegung erhalten bleibt und in seinem Tempo die Wirkung des Mondes getreulich widerspiegelt

Bekanntlich sind zu den Zeiten des Neumonds und des Vollmonds, wo die drei Himmelskörper Sonne, Mond und Erde annähernd in einer Linie stehen, die Fluten besonders groß und werden als Springfluten bezeichnet im Gegensatz zu den Nippfluten beim ersten und letzten Mondviertel. Doch kann der Kurgast bald eine Erfahrung machen, die jeder Schiffer bestätigen wird, daß nämlich die stärkste Springflut erst zwei Tage nach dem Neumond bezw. Vollmond eintritt. Diese Verspätung erklärt sich daher, daß die Fort-

Nordsee-Brandung. **Bild: Boeck.**



pflanzung der Flutwellen von der großen Wasserhalbkugel her Zeit braucht. Aus Erdkarten, in denen man die Zeiten des Hochwassers genau eingetragen hat, folgt in der Tat, daß es zwei Tage dauert, bis das Hochwasser von den Westküsten des Stillen Ozeans bis in die Deutsche Bucht der Nordsee kommt.

In den meisten Nordseebädern sind die Zeiten des Hoch- und Niedrigwassers angeschlagen. Der Kurgast, soweit Baden und Schwimmen einen wesentlichen Teil seiner Erholung bilden, pflegt seinen Tageslauf danach einzurichten. In höherem Maße aber ist das Leben des Inselbewohners mit dem Rhythmus der Gezeiten verknüpft. Heißt es doch: „Ebbe und Floot — Glück und Not.“ Dieser niederdeutsche Sinnspruch kann verkünden, wie der mit dem Meer verbundene Mensch in ihm das Sinnbild des wechselvollen Lebens sieht. Aber auch ein im Gemüt wurzelnder, aus alter Zeit stammender Glaube bringt Geburt und Tod mit der Gezeitenbewegung in Verbindung. Wenn die Flut heranzieht, drängt das Leben aus dunklem Schoß zum Licht hervor, mit der abziehenden Flut aber wandert die Seele ins Reich der Schatten. So sagt in einem Roman von Charles Dickens ein Seemann am Sterbebette seines Freundes: „Er geht ab mit der Flut!“



Ostseestrand bei Dievenow. Bild: Dr. Roßmanith.

Ein Schiff erhält neue Schornsteine.

Dampfer „Reliance", das bekannte Weltreiseschiff der Hamburg-Amerika Linie, hat sein äußeres Bild vorteilhaft verändert. Das Schiff hat neue Schornsteine erhalten, die seine Silhouette noch verschönert haben. Wir sehen hier das Aufsetzen der neuen Schornsteine und das fertige Schiff. Oben links sehen wir, wie der große Werftkran den neuen vorderen Schornstein der „Reliance" gefaßt hat. Nebenstehend: Der mächtige Schornsteinmantel schwebt über dem Schiffe und wird aufgesetzt. Das untere Bild zeigt die neue Linie der „Reliance".

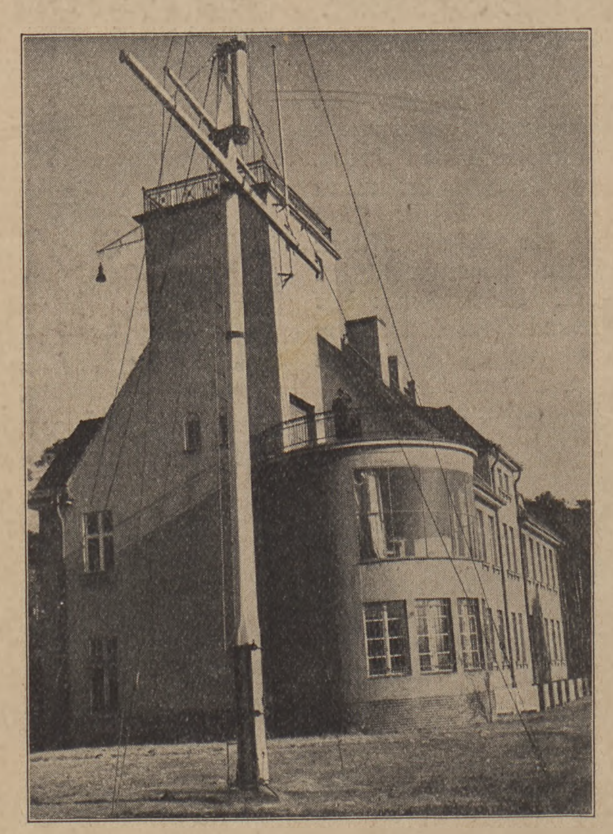
(Bilder: Hapag-Bildbericht.)



Wissenschaft im Kampf gegen die Gefahren der Seefahrt.

Eine unbekannte Forschungsstätte. — Von W. Hoeppener-Flatow.

Kampf der Gefahr!" Wohl für keine Berufsgruppe ist dieser Mahn- und Warnruf unserer Zeit so dringend wie für die Seefahrt. Tag um Tag, Nacht um Nacht, durch Sturm und Regen und Nebel (den furchtbarsten Feind des Menschen auf See) ziehen die Schiffe ihre Bahn, tragen Menschen, Post und kostbare Güter von Kontinent zu Kontinent. Sie können nicht — wie die Flugzeuge der großen Überlandstrecken — die Fahrt unterbrechen, wenn es einmal „dick" kommt. Sondern sie müssen, selbst wenn die Männer auf der Brücke die Hand kaum noch vor Augen sehen, ihre Fahrt fortsetzen. Und sie sollen trotz aller Gewalten der feindlichen Mächte pünktlich und sicher bleiben.

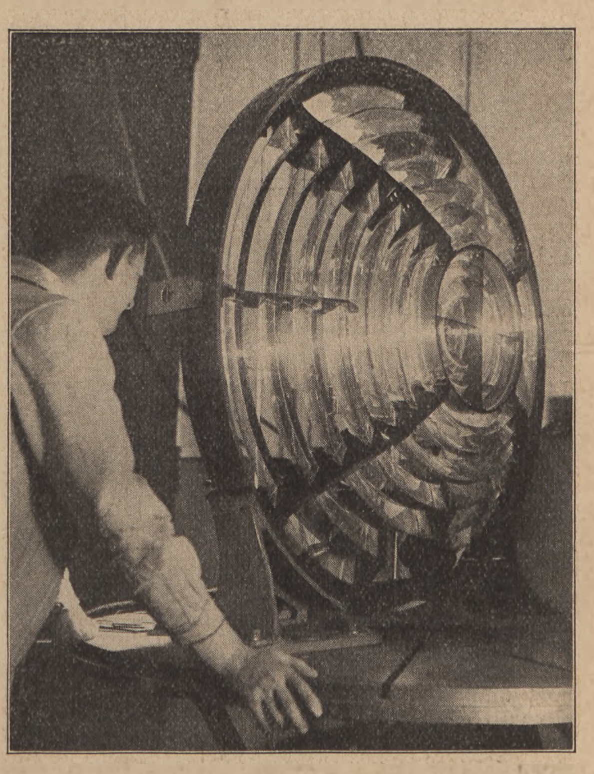


Seezeichenversuchsfeld in Friedrichshagen mit Leuchtfeuerlaterne und Versuchs-Signalmast. Bild: Scherl.

Wertvollste Helfer im Kampfe gegen die zahllosen, der Schiffahrt drohenden Gefahren sind die Seezeichen. Von ihrer Zuverlässigkeit, ihrer Pünktlichkeit und regelmäßigen Arbeit hängt das Leben Tausender, hängt der ungestörte Transport wertvoller Frachten, hängt der Ruf der deutschen Schiffahrt ab! Die Seezeichen sind es, die mit lautlos am nacht-

dunklen Himmel kreisenden Lichtfingern dem Schiffer den Weg weisen, die die Passagiere vor Tod und Gefahr bewahren, die die Frachten dem Volksvermögen erhalten. Es ist daher keineswegs allein Dienst am Reisenden, wenn die rund tausend über alle deutschen Küsten verstreuten Leuchtfeuer ununterbrochenen modernisiert und erneuert werden.

Als erstes Land der Welt hat daher Deutschland vor Jahren schon die Überwachung und den Ausbau seiner Seezeichen zentralisiert und in dem (nahe bei Berlin idyllisch an einem See gelegenen) „Seezeichenversuchsfeld" eine Forschungsstätte geschaffen, deren Aufgabe es ist, nicht nur laufend den für die Leuchtfeuer bestimmten Ersatz zu prüfen, sondern dauernd auch Versuche mit Neukonstruktionen anzustellen. Hierher senden die Wärter der Leuchttürme und die Feuerschiffe Proben der ihnen von den Fabriken zugesandten Brennstoffe und Werkzeuge, hier wird der Schliff der Optiken und der Mechanismus der neu aufzustellenden Feuer geprüft. Mit zitternder Nadel zeigt der Lautmeßapparat die Phonstärke der Nebelhörner an, hier wird in den weiträumigen Werkstätten, im Laboratorium und im Versuchssaal gebastelt, gemessen und konstruiert.



Leuchtfeuer-Scheinwerfer mit 75 Millionen Kerzen.
Die Lichtquelle wird nach Visier ausgerichtet. Bild: Scherl.

Stolz zeigt der Leiter des Versuchsfeldes dem Besucher den eigenen „Leuchtturm" der Forschungsanstalt, ein halb mannshohes Ungetüm, das sich langsam auf seinem schweren, von einem Elektromotor getriebenen Tisch um sich selbst dreht. „75 Millionen Kerzen Leucht-

kraft hat der Riese“, wird mir erklärt, „das ist die gleiche Leuchtkraft, wie sie das Feuer des Turmes auf Helgoland besitzt. Was das bedeutet, können Sie vielleicht an folgenden Zahlen ermessen: die ‚geographische Sicht‘ des Helgoländer Feuers beträgt 23 Seemeilen. Dann ‚versinkt‘ infolge der Erdoberflächenkrümmung für das davonfahrende Schiff das Licht hinter dem Horizont. Für Flugzeuge aber, die die Oberflächenkrümmung nicht berücksichtigen, sondern genau waagerecht weiterfliegen, ist das Feuer 49 Seemeilen sichtbar!“

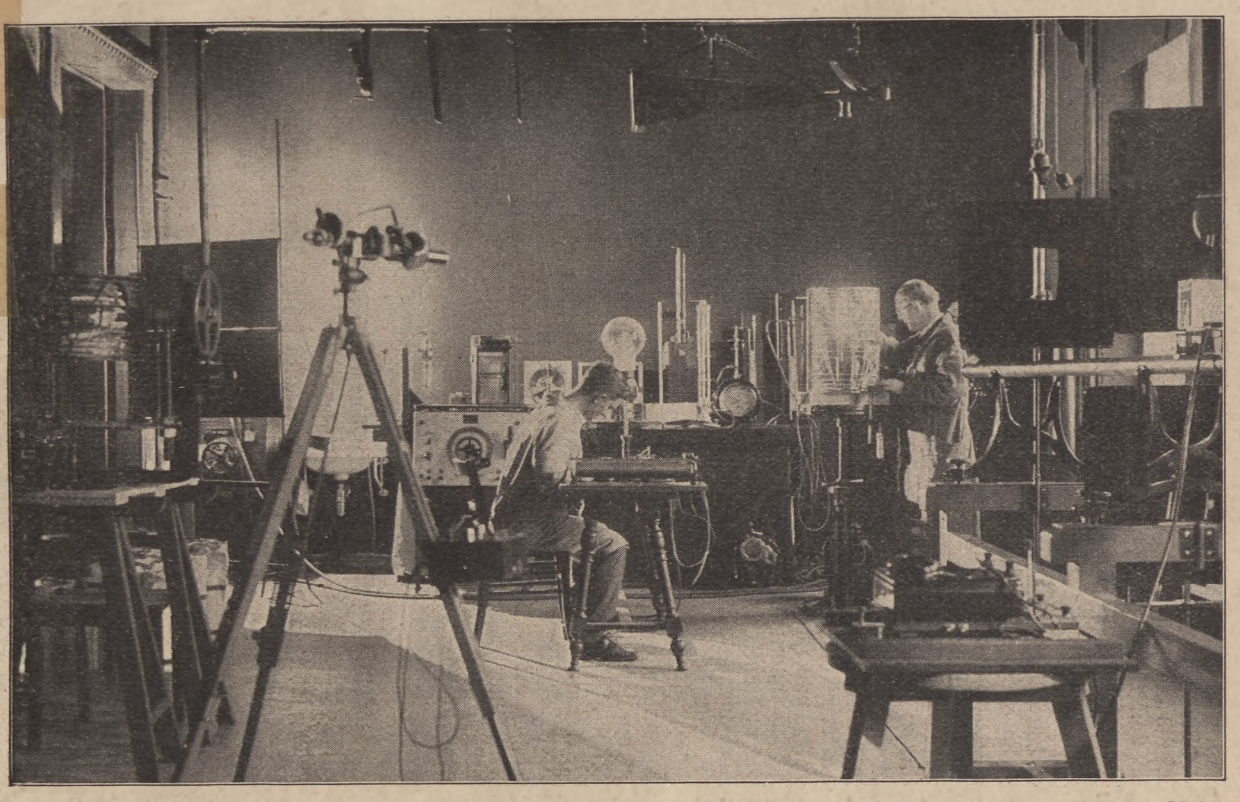
Dieser Gigant, dessen Feuer manchmal nachts über das stille Wasser des Müggelsees zuckt und wieder verlischt, ist nur eins der vielen und komplizierten Handwerkszeuge, mit denen die Männer der Seezeichenversuchsanstalt arbeiten. Interessanter als er aber scheint dem Laien eine Anlage, die gerade auf dem Prüfstand montiert wird. „Das hier“, erklärt unser Führer, „ist ein sogenanntes ‚unbewachtes Feuer‘, das für Eichstaden bestimmt ist. Nacht für Nacht brennt es auf einem Turm, den nur gelegentlich der Wärter zur Kontrolle aufsucht. Es schaltet sich abends zu bestimmten Zeiten ein, reguliert mit Hilfe eines elektrischen Relais auf den Bruchteil einer Sekunde genau die ‚Kennung‘, aus der der Führer eines vorbeifahrenden Schiffes sieht, welchen Leuchtturm er vor sich hat, schaltet sich morgens automatisch aus und . . .“

„. . . und was geschieht, wenn einmal eine Birne durchbrennt?“ werfe ich neugierig ein.

„Ja — was geschieht . . .?“ Lächelnd schraubt der Leiter des Versuchsfeldes eine der regelmäßig aufzuckenden und wieder verlöschenden Birnen aus der Fassung. Sofort fängt laut eine Klingel zu schnarren an, in dem Apparat klickt es leise, surrend gleitet der Fuß der erloschenen Birne zur Seite, eine andere Glühlampe wird, geisterhaft fast, an ihre Stelle geschoben, und dann arbeitet das Feuer wieder wie vorher unbeirrt und mit sekundengenauer Regelmäßigkeit.

Staunend betrachtet der Besucher dieses kleine Wunderwerk deutscher Präzisionsarbeit. Aber ganz befriedigt ist sein Reporterherz auch jetzt noch nicht. „Sehr schön! Aber — wenn nun das Stromkabel bricht oder aus irgendwelchen Gründen die Strombelieferung eingestellt werden muß?“ fragt er weiter. Jedoch: auch für einen solchen Fall ist gesorgt. Im Seezeichenversuchsfeld steht eine Leuchte, in der bei Versagen der Stromzuführung Gasglühlicht sich selbsttätig entzündet und so lange brennt, bis der ebenfalls akustisch gemeldete Schaden behoben ist. In beiden Fällen aber kann der mit der Wartung des Leuchtturmes beauftragte Wärter die störende Klingel nicht einfach abstellen, sondern unbarmherzig gellt in seiner Wohnung der Wecker so lange, bis die Reparatur ausgeführt ist.

Der Mensch also hat das Licht gemeistert und es zu seinem zuverlässigsten Helfer gemacht. Nicht gemeistert aber hat das Licht den Nebel, aus dem der Schiffahrt die schwersten Gefahren drohen. An die Stelle des Lichtes tritt daher bei unsichtigem Wetter der Schall. Aber auch die Glocke und das Nebelhorn sind schon veraltet. An ihrer Stelle arbeitet heute die Preßluftsirene, für deren Prüfung das



Im Lichtmeßraum des Seezeichenversuchfelds werden unter Zuhilfenahme zahlreicher Meßgeräte die Lichtquellen und Leuchten vor ihrer Verwendung auf den deutschen Leuchttürmen sorgfältig geprüft. Bild: Scherl.

Seezeichenversuchsfeld eine eigene Kompressorenanlage besitzt (wie ihm auch elektrische Maschinen für alle Stromarten und mit Spannungen von 0 bis 400 Volt zur Verfügung stehen). Und die besonders wichtigen Leuchttürme und Feuerschiffe sind neben der eigentlichen Leuchte und dem Nebelhorn auch noch mit Wasserschallsignalen und „Funkfeuern“ ausgerüstet.

Unablässig sendet zum Beispiel das Feuerschiff „Borkum“ bei Nebel den Buchstaben B auf ungerichteten Wellen in den Äther hinaus, und gleichzeitig gibt auch das Wassersignal das Zeichen B (Wasser ist bekanntlich ein weit besserer Schalleiter als die Luft). Mit dem nautischen Funkführer in der Hand hört der Wachoffizier eines vorüberfahrenden Schiffes auf diese Zeichen und sieht, wenn er sie erst einmal erkannt hat, aus seinem Führer, daß er Borkum vor sich hat. Und weiter kann er aus der Zeitdifferenz beim Eintreffen der beiden, von einem weit entfernten und im Nebel unsichtbaren Schiff ausgesandten Zeichen errechnen, wie weit er von Borkum noch entfernt ist.

Herz und Hirn des Versuchsfeldes aber ist der Lichtmeßraum mit seinen komplizierten Apparaten und Maschinen. Hier zeigt der Führer uns eine Anlage, die die gleiche Empfindlichkeit wie die Netzhaut des menschlichen Auges besitzt, also buchstäblich Farben „sehen“ kann! Wir hören, daß grünes Glas $^{9}/_{10}$, rotes Glas etwa $^{4}/_{5}$ der Lichtstärke einer Lampe verschluckt und wie hier darum gerungen wird, diese beiden gerade für die Seefahrt so bedeutsamen Signalfarben auf immer größere Entfernungen deutlich sichtbar zu machen.

Nicht allein die Führer und Mannschaften der Schiffe, nicht allein die Wärter auf einsamen Leuchttürmen kämpfen also an gegen die Gefahren der Seefahrt, sondern auch hier in der Seezeichenversuchsanstalt nahe bei Berlin (dem einzigen Institut seiner Art in Deutschland) stehen Männer auf dem Posten in diesem Kampf, in dem der Sieg die Bewahrung von Menschenleben vor Gefahr und Tod und die Erhaltung kostbarster Güter bedeutet.

Denksportaufgaben. (Auflösungen im Anzeigenteil.)

Die Überfahrt.

Auf der Überfahrt nach Amerika unterhalten sich ein New Yorker und ein Berliner Kaufmann und stellen dabei fest, daß der eine von ihnen, Herr A, den Atlantik zum neunten Mal überquert und der andere, Herr B, zum sechsten Mal. — Wer von den Herren ist aus New York?

Glückhafte Fahrt.

Am 24. eines Monats im Weltkrieg ging von Brügge aus ein U-Boot in See. Vom Wetter begünstigt erreichte es schnell sein Operationsgebiet, wo sich kurz hintereinander mehrere Angriffsgelegenheiten boten, bei denen alle Torpedos verschossen wurden. Schon am 1. des folgenden Monats konnte das Boot wieder in seinen Heimathafen einlaufen, nachdem es insgesamt sieben Tage, Tag des Aus- und Einlaufens einbegriffen, unterwegs war.

In welchem Jahr und in welchem Monat lief das Boot zu dieser schnell und glücklich durchgeführten Unternehmung aus?

Vor 25 Jahren.

Taten und Untergang unserer Auslandskreuzer.

Von Kapitänleutnant (MA. E.) Giese (Oberkommando der Wehrmacht).

Mit 4 Bildern des Pressearchivs des Oberkommandos der Wehrmacht.

Als sich im Juli 1914 die Krisenwolken unheilvoll über Europa auftürmten, befanden sich eine größere Anzahl Einheiten unserer Kriegsmarine wie üblich auf den verschiedenen Auslandsstationen. Ohne weitere Stützpunkte als Tsingtau in Ostasien und unsere deutschen Kolonien an den afrikanischen Küsten und in der Südsee, die



Vizeadmiral Graf Spee und die Kommandanten des Kreuzergeschwaders.

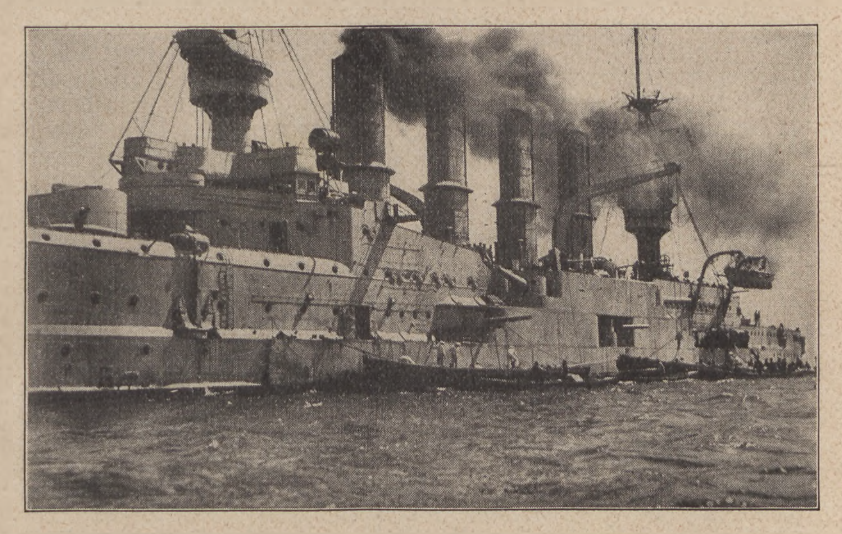
aber alle nur sehr bedingten Rückhalt gewähren konnten, da sie für eine derartige Aufgabe garnicht vorgesehen waren, konnte das schließliche Schicksal dieser deutschen Auslandsschiffe beim Ausbruch eines Weltbrandes von vornherein nicht zweifelhaft sein. Ihr Ziel konnte nur sein, dem Gegner bis zuletzt den größtmöglichen Schaden zuzufügen, indem sie durch Störung der Handelswege Unsicherheit in seine Schiffahrt brachten. Diese Aufgabe haben alle unsere Auslandsschiffe in vorbildlicher Weise gelöst, sie haben aber zugleich durch das todesmutige Verhalten aller ihrer Besatzungen bis zum unabwendbaren, bitteren Untergang der jungen Geschichte der deutschen Kriegsmarine ein Ruhmesblatt hinzugefügt, das alle Zeiten überdauern wird.

Wie war nun die Lage im Juli 1914? Der stärkste zusammengeschlossene Verband unserer Auslandsschiffe, das Kreuzergeschwader, stand mit den Panzerkreuzern „Scharnhorst“ und „Gneisenau“ und dem Begleitdampfer „Titania“ unter dem Befehl des Chefs des Kreuzergeschwaders, Vizeadmiral Graf Spee, bei der Insel Ponape der deutschen Karolineninseln in der Südsee. Kreuzer „Nürnberg“, der vorübergehend an die mexikanische Küste detachiert worden war, befand sich zur Zeit auf dem Rückmarsch zum Standort des Geschwaders, nachdem ihn Kreuzer „Leipzig“ soeben in den amerikanischen Gewässern abgelöst hatte. Die verschiedenen in Ostasien stationierten kleinen Kanonenboote, Flußkanonenboote und Torpedoboote lagen in Tsingtau oder vor den benachbarten chinesischen Flußmündungen. Der Kreuzer „Emden“ schließlich befand sich zum Zeitpunkt des Kriegsausbruches auf einer Rundreise im Japanischen Meer. Von den restlichen Auslandsschiffen war der Kreuzer „Dresden“ in den mittelamerikanischen Gewässern soeben von dem neuen Kreuzer „Karlsruhe“ abgelöst worden. An Afrikas Küsten endlich standen der Kreuzer „Königsberg“ und verschiedene ältere Kanonenboote.

Als Admiral Graf Spee Anfang August 1914 bei Ponape durch Funkspruch die Meldung vom Ausbruch des Weltkrieges erhielt, wußte er sofort, daß ein Verbleiben des Geschwaders in den ostasiatischen Gewässern zwecklos wäre, da ihn dort die gegnerische Übermacht in kürzester Frist erdrücken würde. Er beschließt daher, den Krieg an die südamerikanische Küste zu tragen und versteht es so meisterhaft, den langen Weg des mit seinen Troßschiffen doch immerhin zahlenmäßig ziemlich starken Geschwaders dem Feind so lange und so gut zu verschleiern, daß das verschiedenmalige Auftreten der deutschen Schiffe vor Apia, vor Tahiti, der größten der französischen Gesellschaftsinseln in der Südsee, vor den Marquesasinseln und vor der Osterinsel die Bewohner und Behörden der dortigen Ansiedlungen jedesmal völlig unvorbereitet trifft. Am 12. Oktober endlich steht Graf Spee mit seinem Verband vor der Cook-Bucht der Osterinsel. Hier stoßen zu seinen bisherigen Schiffen noch die beiden Kreuzer „Leipzig“ und „Dresden“. Er hat demnach jetzt zwei Panzerkreuzer und drei Kleine Kreuzer zur Verfügung, ein Geschwader, mit dem den Kampf aufzunehmen für einen nicht von vornherein stark überlegenen Gegner schon ein starkes Risiko bedeutet. „Dresden“ bringt dem Geschwaderchef die überaus wichtige Meldung, daß die englischen Panzerkreuzer „Good Hope“ (Flaggschiff des englischen Admirals Craddock) und „Monmouth“, der Kleine Kreuzer „Glasgow“ und der Hilfskreuzer „Otranto“ Ende September aus Punta Arenas mit Kurs nach der südamerikanischen Westküste ausgelaufen sind. Es kann bei der ganzen Sachlage kein Zweifel darüber bestehen, daß sie ausdrücklich zur Jagd auf das deutsche Kreuzergeschwader angesetzt sind. Graf Spee ist sofort bereit, diese Herausforderung anzunehmen.

Sonntag, der 1. November 1914, Allerheiligen. Tief hängen die Wolken über der kochenden See, die Luft ist diesig, und der Sturm heult und pfeift durch die Stengen der deutschen Schiffe, deren Back

immer wieder so tief in die See einhaut, daß die Spritzer bis oben über die Brücken schlagen. In Kiellinie sucht sich das deutsche Geschwader seinen Weg an der chilenischen Küste entlang. Alle Ausgucke sind doppelt besetzt, die Gläser bohren sich in die trübe Luft. Jeder will den Gegner zuerst entdecken. Da, um 16.17 Uhr Alarm! „Gneisenau“ hat den Feind erspäht: „Rauchwolken im Westen“, — „Drei Rauchwolken!“ Sie sind es. Auf den deutschen Schiffen steigen die Toppflaggen in die Höhe. Auch der englische Admiral ist ein tapferer Mann und weiß, was er und seine Besatzungen der uralten Tradition von Großbritanniens Flotte schuldig sind. Mit äußerster Kraft jagen die beiden Geschwader durch die grobe See. Es ist schwer, fast unmöglich für die Geschützführer, bei diesem Wetter den Feind im Ziel-



S. M. S. „Scharnhorst“ in Valparaiso.

fernrohr festzuhalten. Aber es muß gehen! Auf wenig mehr als 10000 Meter eröffnet „Scharnhorst“ das Feuer. Brüllend rollen die Salven von beiden Seiten über die See. Nach wenigen Schüssen sind die deutschen Schiffe eingeschossen. Auf „Good Hope“ bricht ein Brand aus, auch „Monmouth“ vermag sich den deutschen Treffern nicht lange zu entziehen. Aber sie wehren sich tapfer, Salve auf Salve verläßt die Rohre, kann aber die deutschen Kreuzer nicht fassen. „Glasgow“ und „Otranto“, denen „Leipzig“ und „Dresden“ gegenüberstehen, haben es schon nach wenigen Treffern vorgezogen, nach Westen abzudrehen. Sie kommen in dem immer unsichtiger werdenden Wetter bald außer Sicht. Zur gleichen Zeit tobt der Kampf der vier Panzerkreuzer immer weiter und neigt sich langsam dem für die englischen

Schiffe bitteren Ende zu. Kurz nach 19 Uhr ist „Monmouth“ von „Gneisenau“ niedergekämpft und kommt brennend vorübergehend aus Sicht. Auch „Good Hope“ kann sich nur noch mit wenigen Geschützen wehren, aber auch diese schweigen bald unter dem überwältigenden Feuer der deutschen Batterien. Die See ist noch wilder geworden. Bei diesem Wetter verschwinden die Engländer zeitweilig aus dem Blickfeld der deutschen Kreuzer. Als der Mond endlich durch die Wolken bricht, ist von „Good Hope“ nichts mehr zu sehen. Sie ist mit ihrem tapferen Admiral und dem Rest ihrer Besatzung von der See verschwunden. „Monmouth“ wird todwund bei einbrechender Nacht von „Nürnberg“, die infolge vorübergehender Detachierung bisher nicht an der Schlacht teilgenommen hatte und jetzt eben auf dem Kampfplatz eintrifft, aufgefunden und da sie Versuche zur Wiederaufnahme des Kampfes macht, vernichtet. Mit wehenden Flaggen sinkt auch dieser zweite englische Panzerkreuzer in die Tiefe des Meeres, seine ganze Besatzung mit sich reißend. Genau wie bei „Good Hope“ verhindert auch hier die hochgehende See das Aussetzen der Boote und damit die Rettung der Überlebenden der englischen Kreuzer. 1200 tapfere englische Seeleute haben die Treue zu ihrer Flagge mit ihrem Tod besiegelt.

Die Folgen dieses deutschen Seesieges sind sehr groß. Auf Monate hinaus wird der ganze Handel an der südamerikanischen Westküste stillgelegt, die Frachtraten schnellen allenthalben in die Höhe. Als Graf Spee am 3. November mit „Scharnhorst“, „Gneisenau“ und „Nürnberg“ in Valparaiso einläuft, empfängt ihn brausender Jubel der dortigen deutschen Kolonie und aller befreundeten Südamerikaner. Unfaßlich erscheint es ihnen allen, daß die deutschen Schiffe keinerlei Beschädigungen, die beiden deutschen Panzerkreuzer nur ein paar kleine Schrammen an den Bordwänden, aber keinen Mann Verlust zu beklagen haben. Am 10. November läßt Graf Spee auch „Dresden“ und „Leipzig“ zu kurzem Aufenthalt Valparaiso anlaufen. Dann geht es weiter auf der Fahrt, dem Süden, Kap Horn und den Falklandsinseln entgegen. Es war selbstverständlich, daß die britische Admiralität diesen Schlag, den ihr Prestige hier bei Coronel erlitten hatte, in kürzester Frist und mit weit überlegenen Kräften wettzumachen versuchen würde. Eine solche Niederlage durfte sich nicht ein zweites Mal wiederholen. Graf Spee war sich dieser Folgen durchaus bewußt. Sein Weg und der seiner Besatzungen war ihnen vom Schicksal vorgeschrieben. Ein Ausweichen gab es nicht, es wäre für die Männer von Coronel auch nicht in Frage gekommen. Der deutsche Admiral hatte den Entschluß gefaßt, um Kap Horn herum in den Atlantischen Ozean vorzustoßen und dort auf den für England besonders wichtigen Handelsstraßen Kreuzerkrieg zu führen. Vielleicht gab es dort sogar Möglichkeiten zu einem Durchbruch in die Heimat. Nach einer besonders für die kleinen Kreuzer gefahrvollen Umrundung des Kaps der Stürme, einer Fahrt, in der sich scheinbar das Schicksal nochmals dem Kreuzergeschwader warnend in den Weg zu stellen versucht, steht es am Morgen des 8. Dezember 1914 vor Port

Stanley, dem Hauptplatz auf den Falklandsinseln. Graf Spee will hier die großen Kohlendepots der englischen Flotte und die für ihre dortigen Unternehmungen sehr wichtige Funk- und Kabelstation vernichten, um dann nach Norden an die südamerikanische Ostküste vorzustoßen. Ein verhängnisvoller Zufall will es, daß gerade am Tage vorher ein stärkeres englisches Geschwader, bestehend aus den Schlachtkreuzern „Invincible“ und „Inflexible“, den Panzerkreuzern „Cornwall“, „Kent“ und „Carnavon“ sowie den Geschützten Kreuzern „Bristol“ und „Glasgow“, das eigens zur Verfolgung des deutschen Geschwaders bestimmt war, in Port Stanley eingetroffen ist. Als „Gneisenau“ und „Nürnberg“, die von Graf Spee zur Rekognoszierung vorausgesandt sind, von den englischen Wachtschiffen erkannt wurden,



Die Überlebenden von S. M. S. „Nürnberg“.

brachen die schwereren Schiffe der Engländer sofort das Kohlen, das sie soeben aufgenommen hatten ab und liefen mit hoher Fahrt den deutschen Schiffen entgegen. Die stärkere Geschwindigkeit der beiden englischen Schlachtkreuzer nimmt Graf Spee die Möglichkeit, sich dem ungleichen Kampf, der für ihn und sein Geschwader nur den sicheren Untergang bedeuten kann, noch rechtzeitig auszuweichen. Zwar versucht er seine Kleinen Kreuzer wenigstens zu retten, indem er sich mit den beiden Panzerkreuzern dem Feind entgegen wirft. Aber die Meute ist zu groß. Während „Invincible“ und „Inflexible“ sich gegen die beiden deutschen Panzerkreuzer wenden, machen sich die anderen englischen Kreuzer sofort auf die Verfolgung der deutschen Kleinen Kreuzer, die einer nach dem anderen nach langer Jagd und

heldenmütigem Widerstand von der Übermacht niedergekämpft werden. Um 21.23 Uhr sinkt „Leipzig“ als letztes der deutschen Schiffe. Stunden vorher hat sich bereits das Schicksal des deutschen Flaggschiffes (um 16.17 Uhr) und 2 Stunden später das seines Schwesterschiffes vollzogen. Als einziges Schiff des Geschwaders ist es dem Kleinen Kreuzer „Dresden“ gelungen, sich dank seiner guten Geschwindigkeit und dank einer plötzlich einsetzenden Regenböe der Vernichtung zu entziehen. Mitte März 1915 wird auch er, als er zwecks Kohlen- und Proviantergänzung den chilenischen Hafen Mas a Tierra auf der Juan-Fernandez-Insel im Pazifik anlaufen muß, dort von dem englischen Panzerkreuzer „Kent“, dem Kleinen Kreuzer „Glasgow“ und dem Hilfskreuzer „Orama“ gestellt und nach kurzem, tapferen Widerstand unter Nichtachtung der chilenischen Neutralität von der Übermacht vernichtet. Mehr als 2000 brave deutsche Seeleute haben mit ihrem Admiral an der Spitze bei den Falklandsinseln die Treue zu ihrem Vaterland mit dem Leben bezahlt.

Auch die anderen deutschen Auslandskreuzer haben ohne Ausnahme die ihnen gestellten Aufgaben, den sicheren Untergang früher oder später vor Augen, in hervorragender Weise erfüllt. Die „Emden“, die am 14. August vom Grafen Spee mit dem Sonderauftrag, im Indischen Ozean Kreuzerkrieg zu führen, entlassen worden war, hat hier dem Gegner nicht nur ungeheuren wirtschaftlichen Schaden zuzufügen vermocht, sondern sie hat auch durch eine Reihe schneidiger Unternehmungen ihrem Namen einen besonderen Ruf verliehen. Drei Monate lang ist „Emden“ der Schrecken der ganzen alliierten Schiffahrt im Indischen Ozean. 17 Handelsschiffe verschiedener Nationalität fallen ihr mit wertvollster Ladung zum Opfer und werden nach den harten Gesetzen, wie sie der Krieg vorschreibt, versenkt. Am 22. September erscheint der Kreuzer unvermutet vor Madras und schießt die dortigen Öltanks in Trümmer. Ehe der Gegner den Vorfall richtig zur Kenntnis hat nehmen können, ist „Emden“ bereits wieder über alle Berge. Sein bestes Husarenstück aber schafft der deutsche Kreuzer, als er am 28. Oktober in der Morgendämmerung vor Penang auf der Halbinsel Malakka erscheint, in den dortigen Hafen einläuft und hier den vor Anker liegenden russischen Kreuzer „Schemtschug“ mit ein paar wohlgezielten Salven auf kürzeste Entfernung vernichtet. Beim Wiederauslaufen fällt ihm noch der französische Torpedobootzerstörer „Mousquet“ zum Opfer, der sich ihm am Hafenausgang in den Weg zu stellen versucht. Mit dieser Tat aber sind die Tage der „Emden“ auch gezählt. Drei englische Kreuzer, zwei japanische und ein französischer Panzerkreuzer sowie drei Torpedoboote hetzen hinter ihr her, um ihr endlich den Garaus zu machen. Als der Kreuzer am Morgen des 7. November 1914 vor den Kokosinseln im südlichen Indischen Ozean liegt, um hier die Funkstation zu zerstören, will es das Schicksal, daß zur gleichen Zeit ein großer australischer Truppentransport nur 52 Seemeilen entfernt vorbeiläuft. Im letzten Augenblick ist es der englischen Funkstation auf den Inseln noch gelungen, Hilferufe in die Welt hinaus zu senden.

Sie werden von dem den Transport begleitenden Kreuzer „Sydney“ aufgefangen, der sofort ausschert und Kurs auf die Kokosinseln nimmt. Es gelingt ihm, den deutschen Kreuzer hier noch zu fassen und ihn dank seiner überlegenen Geschwindigkeit und stärkeren Armierung nach stundenlangem, erbitterten Gefecht so niederzukämpfen, daß dem Kommandanten, Kapitän zur See von Müller, nur noch der Weg bleibt, sein Schiff selbst auf die der Insel vorgelagerten Riffe zu setzen, um es nicht in die Hand des Feindes fallen zu lassen. Nur 117 Mann der mehr als vierhundert Köpfe umfassenden Besatzung überleben diesen Tag, der in seinem tragischen Ausgang den Ruhm des deutschen Kreuzers nur noch mehr zu verklären vermochte.



S. M. S. Kleiner Kreuzer „Emden“.

Der Kreuzer „Karlsruhe“ steht bei Kriegsausbruch an der mittelamerikanischen Küste, wo er soeben die bis dahin dort stationierte „Dresden“ abgelöst hat. Während diese nach der Kriegserklärung den Weg nach Süden zum Kreuzergeschwader sucht und findet, führt „Karlsruhe“ ihre Kriegsinstruktion durch, die ihr anbefiehlt, im Mittelatlantik Kreuzerkrieg zu führen. Wie die „Emden“ im Indischen Ozean, wird „Karlsruhe“ hier in ihrem Aufgabengebiet zum Schrecken der ganzen feindlichen Schiffahrt. Genau wie „Emden“ gelingt es auch ihr, 17 gegnerische Handelsschiffe mit wertvoller Ladung zur Strecke zu bringen. Auch auf ihrer Fährte stehen dauernd eine ganze Reihe alliierter Kriegsschiffe, denen es aber bis zuletzt nicht gelungen ist, sie zu fassen. Als der Kreuzer am 4. November 1914 einer bis heute noch nicht aufgeklärten inneren Explosion zum Opfer fiel, wird

selbst diese Tatsache dem Gegner erst nach Monaten bekannt. „Karlsruhe“ hat so nach ihrem Untergang es noch vermocht, wochenlang die ganze Schiffahrt in Atem zu halten und eine ganze Reihe von Kriegsschiffen ziellos hinter ihrem Schatten durch den Atlantik zu hetzen. Der Rest der Besatzung von mehr als 400 Mann in Stärke von 146 Offizieren, Unteroffizieren und Mannschaften vermochte nach monatelanger Kreuzfahrt auf dem Begleitdampfer „Rio Negro“ in die Heimat zurückzugelangen, ohne daß bis dahin eine Meldung des Unterganges in die Öffentlichkeit gedrungen wäre.

Hinter den Fahrten und Taten des Kreuzergeschwaders, der „Emden“ und der „Karlsruhe“, treten die Leistungen der anderen Auslandskreuzer und Hilfskreuzer etwas in den Hintergrund. Aber auch sie, der Kreuzer „Königsberg“ an der ostafrikanischen Küste, die Hilfskreuzer „Kronprinz Wilhelm“, „Prinz Eitel Friedrich“ und „Cap Trafalgar“, und auch das alte, kleine Kanonenboot „Geier“ haben ihre Aufgaben erfüllt. Auch sie haben nach besten Kräften dem Feind sehr erheblichen Schaden zuzufügen vermocht. Kreuzer „Königsberg“ hat an der ostafrikanischen Küste und im Golf von Aden erfolgreich Kreuzerkrieg geführt, hat vor Sansibar den englischen Kreuzer „Pegasus“ vernichtet, und ist erst nach Wochen in der Mündung des Rufijiflußes, in der er zwecks notwendiger Maschinenreparatur Unterschlupf suchen mußte, dem überlegenen Angriff feindlicher Kriegsschiffe zum Opfer gefallen und von der eigenen Besatzung versenkt worden. Die überlebenden „Königsberg“-Leute aber haben auch nach dem Untergang ihres schönen Schiffes dem Vaterland in der deutschen Schutztruppe noch wertvolle Dienste leisten können.

Von den drei Hilfskreuzern hat „Cap Trafalgar“ durch ein widriges Geschick ihre Aufgabe, Kreuzerkrieg zu führen, nicht lösen können. Sie wurde am 13. September, nachdem sie wenige Tage vorher erst von dem Kanonenboot „Eber“ zum Hilfskreuzer ausgerüstet worden war, vor Anker liegend von dem englischen Hilfskreuzer „Carmania“ überrascht. In einem fast zweistündigen, erbitterten Kampf ist der deutsche Hilfskreuzer, greifbar nahe dem Sieg, infolge schwerer Unterwassertreffer von der eigenen Besatzung zum Sinken gebracht worden. Der Kommandant, Korvettenkapitän Wirth, zwei Offiziere und 13 Mann haben hier den Heldentod für das Vaterland erlitten.

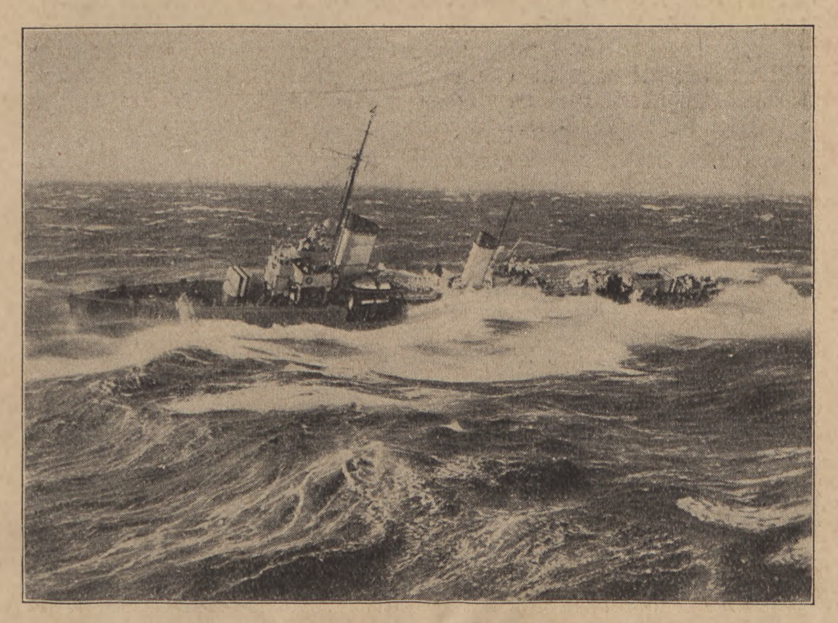
„Kronprinz Wilhelm“ und „Prinz Eitel Friedrich“, von denen der erstere von „Karlsruhe“, der andere in Tsingtau zum Hilfskreuzer ausgerüstet worden waren, haben beide in mehr als halbjähriger Tätigkeit Kreuzerkrieg geführt und dem Feind erheblichen Schaden zugefügt.

„Prinz Eitel Friedrich“ hat bis zum November 1914 dem Kreuzergeschwader als Führerschiff des Trosses gedient, wurde dann vom Geschwaderchef entlassen und entging so dem Schicksal der anderen deutschen Schiffe bei den Falklandsinseln. Im März und April 1915 mußten sich die beiden Hilfskreuzer in dem amerikanischen Hafen

Newport News wegen völliger Erschöpfung ihrer Vorräte und ihrer Maschinen internieren lassen.

„Geier" endlich, der noch in der Südsee im Herbst 1914 ein kurzes Zusammentreffen mit der „Emden" hatte, versuchte trotz seiner langsamen Maschine, die beinahe von der eines jeden kleinen Frachtdampfers übertroffen wurde, auf eigene Faust Kreuzerkrieg zu führen. Er hatte sogar dabei noch Erfolge zu erzielen, mußte sich dann aber wegen seiner völlig niedergebrochenen Maschinenanlage doch in Honolulu internieren lassen.

25 Jahre sind seit jenen Tagen vergangen, in denen eine Anzahl deutscher Männer auf wenigen deutschen Kriegsschiffen gegen eine ins Vielfache gehende Übermacht, abgeschnitten von der Heimat, ja fast von der ganzen Welt, soldatisch tapfer und klug den ihnen gestellten, fast unlösbaren Aufgaben nachgekommen sind. Ihre Taten und Leistungen stehen würdig neben denen ihrer Kameraden auf der Heimatflotte, die hier im Kampf für das Vaterland ihr Leben einsetzten. Ihr Kämpfen und heldenhaftes Sterben wird in der Geschichte der deutschen Kriegsmarine für immer weiterleben. Die Namen ihrer ruhmvollen Schiffe aber sind in der Flotte des Dritten Reiches erhalten geblieben, als Zeugen einer ehrenvollen Vergangenheit und Bürgen einer großen und friedvollen Zukunft unseres Vaterlandes.



Torpedoboot „Möwe" im Mittelmeer. Bild: Pressearchiv Ob.-Kom. d. Wehrmacht.

Segelmacher.

Ein altes Seefahrtshandwerk.

Text und Aufnahmen von Arno Dohm.

„Ein Segel ist eine Anzahl von Breiten (Kleidern) aus Segeltuch, die zusammengenäht sind und an oder zwischen den Masten ausgespannt werden, um den Wind aufzufangen und das Schiff vorwärtszutreiben."

Einfacher läßt sich das nicht sagen. Winddruck gegen eine Fläche. Vorwärtstreiben. Jeder begreift das. Was nun mit den Segeln, sobald sie in der Takelung des Schiffes Leben bekommen, bei klugem Gebrauch erreicht oder bei Mißbrauch an Unglück angerichtet werden kann, davon weiß jeder Kapitän, der Segelschiffe über die Ozeane geführt hat, zu erzählen; das zeigt die Geschichte der ihrem Ende unwiderruflich entgegengehenden Großsegelschiffahrt in tausend Beispielen.

Wir zu Lande aber geraten bereits in „klippenreiches Fahrwasser", wenn wir nun versuchen, das schlichte Handwerk des Verfertigers der Segel in seinen Feinheiten zu erfassen.

Nehmen wir uns zwei kleine Sätze vor, um zu prüfen, wie fix wir mit unserer Weisheit „auflaufen":

„Galvanisierte Kauschen sind in die Lägel an der Schote, der Spitze, der Nock und dem Halse eingestochen; ebenso auch an die Lägel um die Hinterlieke an den Enden der Reefe". Hm —.

„Hundsfotts für die Bauchtalje: Man arbeite 2 Gaten zu jeder Seite der Mittelnaht in das erste und zweite Reef; das erste dient für das Hahnpoot zum Beschlagen mit einem Reef; das zweite, um mit zwei Reefen festmachen zu können." Hm, hm —.

Hundsfotts für die Bauchtalje! Nichts, garnichts Anrüchiges dabei. Segelmachersprache! Es bedürfte sehr vieler und ausführlicher Sätze, um den Unkundigen auch nur annähernd in ihre „Geheimnisse" einzuweihen.

Rücken wir mit unseren Bildern mitten in die Werkstatt des Segelmachers; in eine Werkstatt an Land. (Auf See ist sein Arbeitsplatz „an allen Ecken und Kanten"). Daß er die unterwegs Gestorbenen in ihren leinenen Sarg für die Reise in die Tiefe einzunähen hat, gehört nur zu den Nebenpflichten, die ihn zum Glück heutzutage seltener verlangen. Aber nach einem rechten Sturm, auf einem Schiff von mehreren tausend Quadratmetern Segelfläche, hat der brave „sails" oft Bewundernswertes an Mengenarbeit und Schnelligkeit geleistet.

Hinter Bergen des starken weißgrauen Tuchs sehen wir in der Segelmacherei die Männer „Seils meeten, sneden und neihen". Die Segel messen, zuschneiden und nähen. Die Handarbeit ist noch heute wichtig (wenn auch hier und da die Nähmaschine erheblich eingreift), denn der grobe Stoff verlangt eine sehr dauerhafte „handfeste" Bearbeitung. Die Segelmacher dürfen selbstbewußt betonen, daß sie Macher und nicht „Fabrikanten" sind.



Oben: Die arbeitsvolle Werkstatt des Segelmachers.
Unten: Das Zuschneiden von Segeln.

Wenn zum Beispiel das Vormarssegel einer Viermastbark 11×23 Meter Ausmaß hat und die Zusammensetzung seiner 44 Bahnen (schmaler „Streifen“ mit doppelter Saumnaht) sechshundert Arbeitsstunden von Hand verlangt, so erkennen wir schon daraus, daß nicht etwa „ganz einfach“ die Ränder der einzelnen Kleider aufeinander „gesteppt“ werden. Es gehört weit mehr dazu. Allein das Zuschneiden von Segeln ist eine Kunst, die auch nicht jeder Meister zur höchsten Vollendung bringt. Die Besegelung eines größeren Schiffes fehlerfrei durchzuführen, ist ein ganz gehöriges Stück Arbeit, das ebensoviel „Kopf“ wie Hand verlangt.



Der Segelmacher an Bord ist nie um Arbeit verlegen.

Das gebräuchliche Segeltuch ist meist 24 Zoll breit. Es gibt da sechs bis acht (und einige leichtere) Sorten von Flachssegeltuch, die in Längen von 40 Yard ihre 46, 43, 40, 37, 34 usw. Pfund wiegen sollen. Kette wie Einschlag müssen aus langem Flachs sein, frisch, gesund und stark, und — ohne Beimischung von Hede (Werg). Gut zubereitet, gehörig gereinigt, glatt gesponnen, sauber gedreht soll dieser Hanf sein, und das ganze Gewebe gut „eingeschlagen“. Die Auswahl von Segeltuch verlangt Kennerblicke und Proben, und wenn bei einem neuen Angebot der Segelmacher seinen Marlspieker, den langen hölzernen Dorn, durch das Tuch bohrt und die „Drähte“ des Gewebes leicht brechen, dann weg mit der Ware! Nicht gut genug. Eine große Rolle bei der Probe spielt auch die Streckarbeit. Schlechtes Tuch, zu lose, reckt sich am meisten.

Das Segelgarn, ebenfalls nur vom besten Flachs, muß dreidrähtig sein und eine ganz bestimmte Menge je Pfund ergeben.

Liektau, d. h. Tauwerk, das zum Umsäumen der Segel dient, kann bis zu 8 Zoll (20,3 cm) Umfang haben. Ein Tau dieser Stärke soll in jedem der drei Kardeele (der Stränge, aus denen es gedreht ist) 176 Garne haben. Es soll in bestimmter Länge soundsoviel englische Pfunde und Unzen wiegen; natürlich in trockenem Zustand.

Aus den englischen Maßen und Gewichten, die zum Teil heute noch als Richtschnur dienen, erkennen wir, daß Deutschland früher einmal im Ankauf von Segeltuch auf England angewiesen war; zu einer Zeit, als die deutsche Segelschiffahrt erst in den Anfängen ihrer bedeutenden Entwicklung stand. Gewohnheitsgemäß verlangte man früher, daß, wie das Tuch aus England stammen sollte, so das Tauwerk zum Lieken „von sehr feinen Garnen aus dem feinsten russischen Hanf geschlagen und im besten schwedischen Teer geteert“ sein mußte. Aber schon vor sechzig Jahren hieb mancher Segelmacher auf den Tisch und fragte: „Warum denn immer nur fremde Ware!? Kann etwa der Deutsche nicht ebenso gewissenhaft arbeiten wie der Ausländer?“ Und ob! Bald konnte das deutsche Segeltuch es mit dem besten anderer Länder aufnehmen, und die deutsche Segelmacherarbeit erst recht.

Schon zu einer Zeit, als wir noch ziemlich viele Schiffe auf englischen Werften bauen ließen, waren deutsche Segelmacher, wie die Engländer zugeben mußten, „up to date“.

Ein rechter Segelmacher nimmt nur erstklassige Ware zur Anfertigung seiner Segel und wird den Reeder immer zum Kauf des Besten zu veranlassen suchen, denn — abgesehen davon, daß schlechte Ware auf die Dauer stets teurer wird — hier geht es um die Sicherheit von Menschen und Schiff, die oft genug nicht in geringem Maße von der Güte der Segel und der Takelage abhängt. Allerdings kommt es ebenso wie auf die Verarbeitung auch auf die Behandlung der Segel an! In jedem Beruf, auch unter den Schiffern, gibt es „so'ne und solche“.

Keinem Schiffer oder Steuermann gereicht es zur Ehre, Segel wegfliegen zu lassen. Und wer sein Schiff leichtsinnig unter zuviel Tuch in eine Bö „hineinreitet“, der soll, wenn es „malört“, die Schuld nicht auf den Segelmacher schieben. Den äußersten Kräften der Natur auf See widersteht auch das beste Menschenwerk nicht, Segel ebensowenig wie Masten und Rahen.

Segelmachen ist ein derbes Handwerk, doch eine sehr sorgsam durchdachte Wissenschaft, die Menschen mit Verantwortungsgefühl ausüben.

Früher hat mancher knauserige Reeder den Untergang seines Schiffes durch zu schlechte Besegelung auf das eigene Gewissen geladen. Das waren dann zuweilen wohl jene Schiffe, von denen Lloyds der Welt melden mußte: „Spurlos verschollen“.

Der gelernte Segelmacher ist oft ein Künstler seines Fachs, und manche berühmt gewordene Schnellfahrt wunderbarer Klipper und manches Überwettern verheerender Stürme ist zu sehr großem Teil dem Segelmacher zu verdanken, der den Mut — und die große Er-



Ein Blick auf die derbe Arbeit der Segelmacher.

fahrung — besaß, von den Tabellen, die das ABC seines Handwerks lehren, abzuweichen und dieses oder jenes Segel ein wenig größer oder kleiner zu machen. Wenn er das Wesen des Schiffes ebenso gut kannte wie der Kapitän, oder besser. Gewiß ist es eine oft schwierige Kunst, aus einem großen Segelschiff, ohne es mutwillig zu gefährden, die höchsten Fahrtleistungen herauszuholen, aber: wohl kaum eine kleinere Kunst, die Segel so zu fertigen, daß sie den größten Ansprüchen der Schiffsführung genügen und schwere Hiebe des Sturmes aushalten. Jeder Kapitän wird das dem Segelmacher gern bestätigen. Ein echter Segelmacher fühlt es wie körperlichen Schmerz, wenn ein Segel seiner Arbeit draußen plötzlich Fehler zeigt.

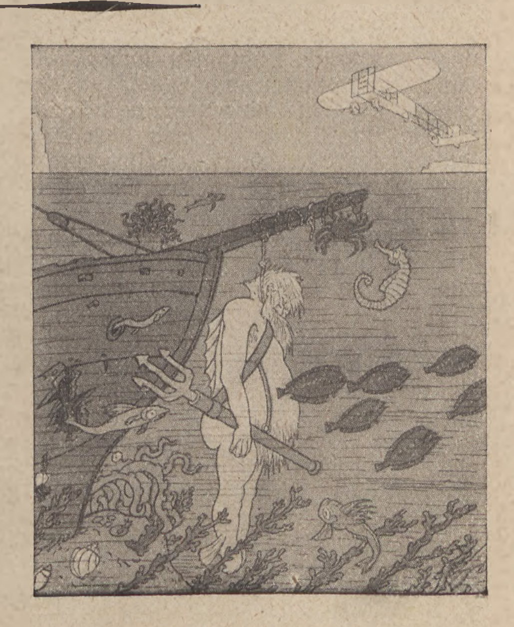
Die große Zahl der Segelmacher ist mit dem Schwinden der Frachtsegelschiffahrt zwar zusammengeschrumpft, doch haben die wenigen immer noch lohnende Beschäftigung, da sie sich auch eingestellt haben auf modernen Bedarf: auf die Besegelung von Yachten und kleinen Sportbooten, auf Wagenplanen, Autoverdecke, Markisen, Zelte für alle Zwecke, und anderes mehr. Die Dampfer brauchen Sonnensegel für die Tropen, Persenninge zur Lukenabdichtung, Reelingverkleidungen usw. usw.; größere Dampfer oft hunderte Quadratmeter.

Laute öffentliche Anerkennung haben die Segelmacher, die für die deutsche Handelsschiffahrt und Kriegsmarine, besonders im vorigen Jahrhundert, viel geleistet haben, nicht geerntet und auch nicht gesucht. Wir haben Grund, diesen tüchtigen, bescheidenen Handwerkern hohe Anerkennung zu zollen.

Vor 30 Jahren.

Im Zeichen der Überwindung des Ärmelkanals durch das Flugzeug.

Blériots Flug über den Aermelkanal am 25. Juli 1909 erregte überall großes Aufsehen und wärmste Begeisterung. Die illustr. Blätter aller Länder beschäftigten sich mit diesem Ereignis, und ein besonders phantasiebegabter Witzblattzeichner sah schon das baldige Ende der Seeschiffahrt voraus. Sein Bildchen zeigt den Meeresgott Neptun, der vor Verzweiflung über den Erfolg der „Libelle“ — so hieß der Eindecker Louis Blériots — Selbstmord begangen hat (Zeitgenössische Karikatur).



Aufbruch zu neuer Fahrt.

Von Elfriede Caspar-Jessen.

Daß es wirklich wahr werden sollte, auf einem schon vertrauten und heißgeliebten Schiff wieder über den Ozean zu reisen, das gab den vielen Tagen davor einen eigenen Glanz und erlösende Beschwingtheit. — Und wie dem Alltag mit all seinen schikanösen Bagatellen ein Schnippchen geschlagen wurde! Sollte er doch! Sollte er mit kleinen Tücken, mit Ärgernissen und Verstimmungen anrücken, wenn es ihm Spaß machte, nur zu! Mich brachte es trotzdem nicht aus der Fassung, daß ein Kleid verschnitten wurde, daß der Kuchen verbrannte, daß der Hund ein paar neue Schuhe annagte. Halb so schlimm! Das ließ sich retten, ersetzen, wieder gutmachen — es war alles nicht so wichtig. Wichtig war zu wissen, ob heute mittag die Post den Fahrschein brachte, dieses rechteckig-schlanke Stück Papier, auf dem eindeutig und bestimmt der Platz vermerkt war, der mir für Wochen auf „meinem Schiff" gehörte.

Als ich dann die Gewißheit, zu reisen, in Händen hatte, erlaubte ich mir vor allen Dingen erst einmal — und das mitten in der nachdrücklichsten Arbeit — mich auf einen bequemen Stuhl zu setzen und mich meiner großen Vorfreude hinzugeben. Ich rief mich nicht zur Ordnung, ich gestattete mir großzügig, die Hände auf die Lehnen zu legen und auszudenken, mir auszumalen, wie es nun diesmal sein würde . . . Ich ließ mich glücklich sein. Und da kam es im blitzschnellen, übermütigen Durcheinander ins Hirn: Plankenbewegung und Farbgeruch, Lichtfluten und Musikgetön, Salzbrise und Möwenschrei, Wogenkamm und Maschinentakt, Kabinenbett und Liegestuhl, Lachen, Stillsein und schwereloses Leben. In rasendem Tempo rollte sich im Gedächtnis ab, was dort noch auf der Erinnerungsspule „Schiff" lief. Kleine Einzelheiten wurden so deutlich, daß ich meinte, nur zugreifen zu brauchen, um gewiß zu wissen, ich stünde auf meinem Schiff.

Dann kam der Tag, da der Zug nach Hamburg brauste und fauchend in der Halle hielt. Es war Nacht, als ich in Hamburg ankam. Kaum konnte ich erwarten, mein Schiff wiederzusehen. Ich würde über seine Treppen gehen, durch seine Gänge und Säle wandern, würde zuhause sein und es gut haben! Eine Taxe wollte ich nehmen und — nein, ich werde keine nehmen — und ich nahm auch keine. Ich wollte mein Schiff ganz langsam und leise in die Augen bekommen, ich wollte mich anschleichen, es erst einmal ganz allein und in nicht zu größer Nähe begrüßen, ihm meine Wiedersehnsfreude selig an seine dicken, rotweißen Schornsteine hinlächeln.

Gottlob! Dieses Mal war es kein blindes, atemloses, überstürztes Allesaufeinmalerfassenwollen, wie auf der ersten Fahrt, als ich in verwirrende Türen gestolpert kam, — diesmal nicht! Jetzt hatte ich Ruhe zum Wiedersehen, war nicht mit Taschen und Paketchen beschwert. Mein Gepäck war längst an Bord, meine Uhr am Hand-



Schnelldampfer „Cap Arcona" der Hamburg-Süd an der Überseebrücke in Hamburg.

Bild: Hamburg-Süd.

gelenk ging absolut richtig. — Ich überfuhr eine Hochbahnstation zu den Landungsbrücken und ging dann geruhsam wieder zurück, mein Schiff zu überlisten. Und auf einmal sprang da doch ein Herzklopfen in den Hals, als gelte es, dem liebsten Menschen wieder zu begegnen. Wie würde es sein, dies erste Eintauchen ins Wiedersehen? Noch lagen mir andere Schiffe, Barkassen, Kutter, Schlepper und Schuppen im Weg, noch konnte ich es nicht sehen, die Biegung mußte erst ausgeschritten sein, aber dann, — da lag es ja, da lag mein Schiff!

Die Schreckfreude lief mir prickelnd über die Haut. Ja, das war es, das ist es! So sah es aus, so, wie es damals ausgesehen hatte. Es schien mir schöner geworden zu sein, wuchtiger und größer. In kraftvoller Ruhe lag es, in überlegener Geschlossenheit, fahrtbereit, ein Lichtermeer im nächtlichen Dunkel. Ich stehe ganz still und suche mir bestätigend zusammen, was dem inneren Auge solange plastisch verblieben war: Schornsteine und Kommandobrücke, Decks und Bullaugen, Ventilatoren und Dampfpfeife, Reeling und Masten, Bug, Heck und Namensschrift: Ich fädle alles beglückt und zugleich kritisch auf und kann nichts anderes mehr, als mich freuen, nur immerfort mich freuen. Schritt für Schritt gehe ich ihm näher und Schritt für Schritt dringt es mir mehr ins Herz, — die blaue Luft trinkt unsere Grüße . . .

„Wann fährt es?“ frage ich scheinheilig irgend jemand, der in der Nähe steht. Dann und dann. „Und wohin?“ . . . Und wie der Gefragte mir mein Ziel nennt, muß ich tief Atem holen, um nicht zu verraten, wie angefüllt ich schon bin von der Schönheit der hellen Weiten, die mein Schiff durchfurchen wird. Und um den Genuß noch hinauszuschieben, der darin besteht, den Fuß auf das erste Stückchen Schiff zu setzen, verwickle ich den Jemand in einen kleinen Speech. Ich frage ihn aus, und möchte wissen, was er denn so über den Koloß denkt, der da vor uns liegt und mich zu kennen scheint. „Tjä“, sagt dann der Jemand so drunter rein, „is doch een bannig scheunes Schipp, nich?“. „Doch“, sage ich ein bißchen still und denke an meinen Fahrschein und daran, daß ich reisen darf, mit diesem „scheunen“ Schiff reisen darf weit ins Grünweiße hinaus. Und mein Herz schlägt wieder rascher . . .

Aber dann wird es Zeit. Und ich gehe nun auch entschlossen und so, als hätte man einem guten Bekannten herzlich die Hand gedrückt, endgültig zur Brücke. Steige die Stufen hinauf, laufe fast über die Länge der Bretter und raffe so im Nebenbei die Lichter der Elbe und Ufer in den Blick. Werde kühl und konventionell und weiß plötzlich von keiner heimlichen Begegnung mehr. Und dann durch Schranken und Gitter gekommen, bin ich wirklich auf meinem Schiff . . . Und vorbei ist es mit der kühlen Haltung. Ich merke, wie mir das Rot in die Wangen steigt und ich habe auf einmal große Eile, in die Kabine zu kommen, abzulegen und durch mein Schiff zu strolchen.

Im Vorbeigehen grüßt jener Offizier, der mich damals auffing, als ich ins Schiff gestolpert kam. Der Obersteward, der Pantrymann, die Badefrau und der Friseur — die alte Höflichkeit, die alte Art zu

lächeln. In den Gängen riecht es noch genau so nach strenger Frische. Ist es zu glauben, daß ich zwei Jahre fort war von meinem Schiff? Nichts ist anders, nichts ist fremd, nichts stellt sich dieser wolkenlosen, watteweichen Glückseligkeit in den Weg.

Der erste Bissen, der erste Schluck, der erste Schlaf an Bord — und wie ein dichter warmer Mantel hat sich die Schiffsatmosphäre um mich gelegt. Die kommenden Tage auf See werden wie lichte Blüten hineingewebt, eine schöner als die andere, und sie strahlen auf, wenn Erinnerung sie beleuchtet.

Um die Welt unter Segel.

Das Lloydschulschiff und seine Bedeutung.

Von M. v. Lüder. Mit 5 Aufnahmen des Norddeutschen Lloyd.

Auf Grund der guten Erfahrungen in der Ausbildung des Offiziersnachwuchses auf eigenen Schulschiffen hat der Norddeutsche Lloyd im Jahre 1937 die Viermastbark „Magdalene Vinnen" käuflich erworben und unter dem Namen „Kommodore Johnsen" in Dienst gestellt. Mit diesem Segler ist der Lloyd wieder in den Besitz eines Schulschiffes gelangt, auf dem der Offiziersnachwuchs der Bremischen Reederei durch die hohe Schule der Seefahrt gehen soll.



Das neue Schulschiff ist eine aus bestem Schiffbaustahl erbaute Viermastbark, die im Jahre 1921 auf der Germania-Werft Friedrich Krupp in Kiel fertiggestellt wurde. Das zu 3476 BRT vermessene Schiff ist 117,5 m lang und 14,6 m breit. Die Seitenhöhe beträgt 8,7 m, der Tiefgang im beladenen Zustand 24 Fuß.

Die drei vollgetakelten Masten führen je eine Unterraa, doppelte Mars- und doppelte Bramraen sowie eine Royalraa. Der Besanmast trägt unteren Besan, oberen Besan und Gaffeltoppsegel.

Das Schulschiff ist ein Frachtschiff von 5000 Tonnen Tragfähigkeit. Zur Aufnahme der Ladung dient ein großer, durchgehender Laderaum, der in Zwischendeck und Unterraum unterteilt ist. 4 große Ladeluken und 3 Motorwinden gewährleisten eine rasche Ladungsbearbeitung. Ein starkes, eisernes Mittellängsschott, das durch den ganzen Laderaum und zwar sowohl durch Unterraum wie durch das Zwischendeck gezogen ist, verhütet ein Uebergehen von Bulkladungen.

60 Offiziersanwärter erhalten auf diesem Schiff ihre seemännische Ausbildung, die unter Leitung des Kapitäns von 5 nautischen Offizieren durchgeführt wird. Außerdem befinden sich ein Arzt, zwei Ingenieure, ein Segelmacher, ein Zimmermann, Maschinen-Bedienungs- und Küchenpersonal an Bord.

Der große Segler, der den Namen eines Mannes trägt, der in die Geschichte der deutschen, besonders aber der bremischen Schiffahrt, eingegangen ist und dessen echt seemännische Tüchtigkeit und Pflichterfüllung den Offiziersanwärtern als Vorbild dienen soll, stellt der jungen Besatzung eine nicht leicht zu erfüllende Aufgabe. Er verlangt körperliche Tüchtigkeit und Gewandtheit, Mut und entschlossenes

Segelschulschiff „Kommodore Johnsen" unter vollen Segeln.





Sonntagsmusterung auf Schulschiff „Kommodore Johnsen".

Handeln, eine Besatzung, die von einem gemeinsamen Willen beseelt ist. Mit diesen Voraussetzungen aber erfüllt das neue Schulschiff seinen Zweck, denn es werden dort Seeleute herangebildet, die charakterlich, geistig und körperlich für ihre spätere verantwortungsvolle Stellung an Bord geschult sind. Sie sollen auf diesem Schiff ihren Beruf in seiner ganzen Schwere, aber auch in seiner ganzen Schönheit kennenlernen.

Vom Weser-Feuerschiff bis nach dem australischen Weizenhafen Port Lincoln beträgt die Distanz auf dem Seglerweg um das Kap der Guten Hoffnung 13583 Seemeilen, — will man von Port Lincoln um das berüchtigte Kap Horn nach dem englischen Kanal segeln, so ist eine Strecke von 15270 Seemeilen zurückzulegen. 207 Tage ist das Schulschiff „Kommodore Johnsen" des Norddeutschen Lloyd unter Segel gewesen, um diese gewaltige Strecke um den Erdball, die insgesamt 53435 km beträgt, zu durchfahren. Das Schiff segelte aus dem europäischen Sommer in den rauhen unwirtlichen Winter des südlichen Indischen Ozeans, — vom südlichen Winter in die Hitze des Tropengürtels, um später wieder mitten in den Winter der nördlichen Halbkugel hineinzufahren. Von der Heimreise des Schulschiffes, die von Port Lincoln aus mit voller Weizenladung unter fest verschalkten Luken mit dem Reisebefehl „Englischer Kanal für Order" angetreten wurde, soll hier berichtet werden.

Am 22. August weht eine frische nördliche Brise außerhalb der Bucht von Port Lincoln. Auf dem „Kommodore Johnsen" sind mit Sonnenaufgang „Alle Mann auf" gepfiffen worden. Sie stehen an den Masten angetreten, Ruder- und Ankerspill sind besetzt. „Anker

lichten", ertönt das Kommando. Dann schrillt ein Kommando über Deck: „Entert auf, alle Segel los!" 50 junge Seeleute springen in die Wanten, die unter den vielen schnellen Füßen zu schwingen beginnen, entern auf und verteilen sich auf die Rahen. Aber erst wenn das Kommando „Klar zum Segelsetzen" verhallt ist, wenn die Untermarssegel fallen, die Obermarssegel geheißt und die Gordings und Geitaue der Untersegel losgeworfen sind, kommt Leben in die regungslos im Wasser liegende Viermastbark. Junge harte Fäuste reißen im Takt einer hellen Stimme an Fallen und Schoten, Blöcke knarren, Schotenketten schlagen mit hellem Klang an die eisernen Untermasten, mächtige Segel bauschen sich an den Rahen, schlagen mit dumpfem Dröhnen in der einfallenden Brise, bis sie von hundert sehnigen Armen gemeistert sind. Ein wildes und doch völlig planmäßiges Durcheinander herrscht an Deck, gebändigt und gezügelt durch kurze, scharfe Kommandos, — dann ist das Wunder geschehen. Die mächtige Viermastbark hat ihre Schwingen entfaltet! Scharf ausgerichtet stehen die fächerförmigen Pyramiden der Segel, in wundervoller Linie steigen die dreieckigen Vorsegel am Klüverbaum empor, — der „Kommodore" neigt sich ein wenig auf die Seite, nimmt Fahrt auf und zieht rauschend in die Weite des Weltmeeres. —

Als die Bewohner von Port Lincoln noch einmal nach dem schönen Schiff Ausschau halten, können sie nur noch ein kleines graues Dreieck erkennen, das sich weit ab am Horizont vom blauen Himmel abhebt.

Stolz und schweigsam zieht die Viermastbark in den sinkenden Abend der ersten Seetages. In den letzten Strahlen der Sonne verlöscht das blendende Weiß der Segel, die nun in violettes Licht getaucht noch einmal aufleuchten, bis sie, einem dunklen Schemen gleich, sich kaum mehr vom nächtlichen Himmel abzuheben vermögen. Warnend funkelt die rote und grüne Seitenlampe in der nächtlichen See, manchmal knarrt das Rudergestänge und der gleichmäßige Schritt des wachhabenden Offiziers hallt auf der Schanze, sonst ist es still. Halbstündlich kündet die Schiffsglocke mit hellem, schwingendem Ton die Zeit, und der in die Dunkelheit der Nacht getauchte Posten auf der Back singt mit klarer Stimme aus: „Auf der Back ist alles wohl!" —

Der Stille Ozean macht seinem Namen kaum Ehre. Schon wenige Tage nach der Abfahrt gerät „Kommodore Johnsen" in eine schwere Depression mit stürmischem, achterlichem Wind, der eine mächtige See vor sich hertreibt. Aber das vorzügliche Seeschiff läuft ausgezeichnet vor dem Wind und bringt mit jedem Etmal viele Meilen hinter sich. Am Freitag, dem 10. September, schneidet „Kommodore Johnsen" den 180. Längengrad, die Datumgrenze ist damit erreicht. Am nächsten Tage wundern sich die Unbefahrenen unter den Kadetten, daß noch immer Freitag ist und daß der Sonntag, der auch auf einem Segelschiff wegen des festlichen Essens eine gewisse Rolle spielt, noch nicht nähergekommen ist.

3000 Seemeilen von der Westküste Südamerikas entfernt klingen plötzlich in den Abendstunden deutsche Lieder aus den Lautsprechern

des Schiffes. Atemlose Stille herrscht in dem Wohndeck und in den Messen, denn es ist der erste Gruß aus der Heimat, den das einsame Schiff mitten auf dem Stillen Ozean durch den deutschen Richtstrahler für Südamerika empfängt.

Nach 42 Tage währender Reise steht Schulschiff „Kommodore Johnsen" vor Kap Horn. Stürmischer östlicher Wind mit schwerer See verwehrt dem Schiff drei Tage lang hartnäckig die Umsegelung



Angetreten. Klar zum Manöver!

des Kaps; dann setzt, freudig begrüßt, steifer Südwind ein, und der „Kommodore" drückt sich flugs um diese berüchtigte Wetterecke und gelangt wohlbehalten in den Atlantischen Ozean.

Volle 77 Tage hat der „Kommodore" schon die See gepflügt, als zum ersten Mal ein Schiff am Horizont auftaucht. Es ist eine Viermastbark, die gleich dem „Kommodore" einsam ihre Straße zieht. Wahrscheinlich handelt es sich um die ehemals deutsche Bark „Pom-

mern", die jetzt unter finnischer Flagge fährt. Am gleichen Abend kann Funkverbindung mit Schulschiff „Admiral Karpfanger" und Schulschiff „Deutschland" aufgenommen werden und am nächsten Morgen passiert man die finnische Bark „Winterhude" in geringem Abstand. Seltsame Begegnung im Zeitalter der Technik! Fünf große Segler ziehen dicht beieinander durch den Südatlantik, als eine eindrucksvolle Mahnung ihrer so oft angezweifelten Daseinsberechtigung.



Kadettenraum des Schulschiffs „Kommodore Johnsen".

33 Tage dauert die Reise von Kap Horn bis zur Linie. Der steife Nordostpassat, der den „Kommodore" auf Nordbreite empfängt, bringt das Schiff rasch vorwärts. Die Azoren werden passiert, Ölzeug, Seestiefel und wollenes Zeug kommen wieder zu ihrem Recht. Auf etwa 30 Grad Nord trifft man auf ein sonderbares und seltenes Fahrzeug. Es besteht aus zwei zusammengekoppelten Kanus, die durch zwei Segel fortbewegt werden und als Aufbau zwei kleine

Deckshäuser tragen. Zwei Mann fahren damit zur See, sind guter Dinge und wollen von Honolulu nach den Kanarischen Inseln. 60 Augenpaare folgend staunend diesem „fahrbaren Untersatz" und mancher Kadett stellt fest, daß der Herrgott auch auf See merkwürdige und respektlose Kostgänger aufzuweisen hat. —

Hart muß sich der „Kommodore Johnsen" die Ansteuerung zum Englischen Kanal erkämpfen. Eine anhaltende Sturmperiode aus nördlicher Richtung macht es schwierig, die noch fehlende Distanz in der Breite aufzuholen. Dreimal wird das Schiff gezwungen, in schwerem Sturm beizudrehen. Erst nach vielen anstrengenden Tagen gelingt es, in den Kanal zu laufen.

Segelschulschiff „Kommodore Johnsen" brauchte für seine glücklich vollendete Reise rund um die Welt mit Hafenliegetagen in Port Lincoln insgesamt 243 Tage. Wieder hat das Schiff seine Seetüchtigkeit in hohem Maße bewiesen, denn es hat gezeigt, daß es jedem Wetter gewachsen ist. Die junge Besatzung, die dermaleinst auf den Kommandobrücken der Schiffe des Norddeutschen Lloyd ihre verantwortungsreiche Aufgabe erfüllen wird, blickt mit Stolz auf diese lange Fahrt zurück. Es war eine Zeit hart, ernst und voller Arbeit, aber sie brachte die Besatzung ein großes Stück weiter in ihrem beruflichen Können. Gereift und gefestigt in ihrer Seemannschaft, verwachsen mit dem Schiff und der See, zusammengeschlossen zu einer festen Kameradschaft sind sie das geworden, was sie werden wollten: Der körperlich und charakterlich gesunde Nachwuchs des deutschen Schiffsoffiziers.

Hochsommertag am Hafen.

Von Ernst Kleuker-Flensburg.

Die Sommersonne loht verqualmt und schräg;
Am Bollwerk dünstet's scharf nach Teer und Tang und Fischen.
Der kragenlose Kröger blinzelt träg
Und schlurrt behäbig zwischen Bank und Tischen.

Sirenen schrein. Weißwolkig zischt der Dampf.
Ein Kran prahlt spielerisch mit Riesenlasten.
Dumpf schüttern Wagen zwischen Schiffsgestampf.
Weiß blähen Segel sich an kühnen Masten.

Und über Lärm und Qualm und Dunst und Glast
Stehn blitzend silberfarbne Möwenschwingen.
Da hör' ich über Lärmgeschrill und Hast
Ruhvoll und tief ihr Lied die Nordsee singen.

Woran erkennt man den Marineoffizier?

Von Kapitänleutnant (MA. E.) Giese.

Man muß immer wieder feststellen, daß über die Dienstgradbezeichnungen in der Kriegsmarine in der Öffentlichkeit noch erhebliche Unkenntnis besteht.

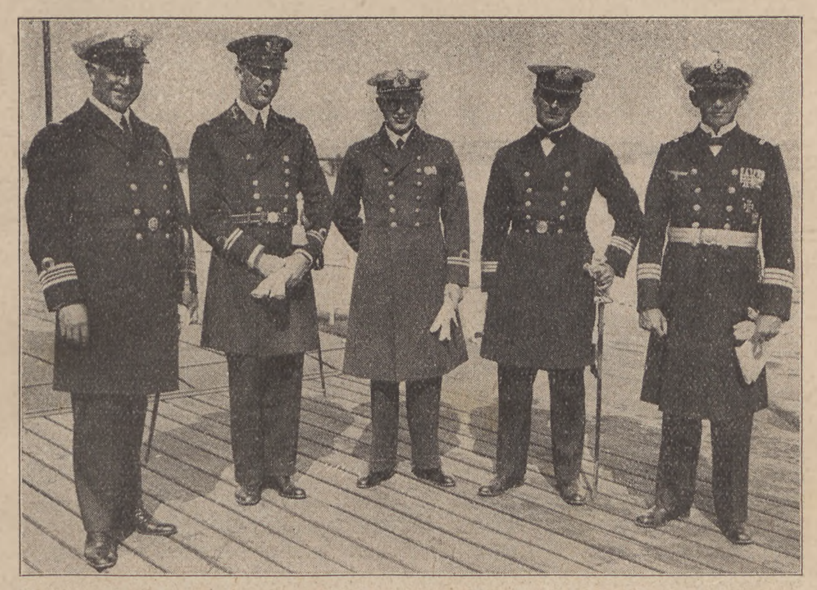
In der deutschen Kriegsmarine sind eigentlich heute noch die Rangstufen der Offiziere, von ganz geringfügigen Ausnahmen abgesehen, die gleichen wie in den Anfangsjahren der alten preußischen Marine, der Vorgängerin der früheren Kaiserlichen Marine und der Reichsmarine. Hauptsächlich die Bezeichnung in der Klasse der sogenannten Subalternoffiziere war damals eine andere. Der heutige Leutnant zur See entsprach dem damaligen Unterlieutenant zur See, der heutige Oberleutnant zur See war damals der Lieutenant zur See. Auf ihn folgten früher wie heute der Kapitänleutnant, der Korvettenkapitän, der Fregattenkapitän, der Kapitän zur See, der Konteradmiral, der Vizeadmiral und der Admiral. (Nur die Schreibweise war anders als heute, und der Dienstgrad des Fregattenkapitäns wurde erst 1898 eingeführt.) Sie entsprechen, auf das Heer angewandt, in gleicher Stufung dem Hauptmann, Major, Oberstleutnant, Oberst, Generalmajor, Generalleutnant und General. Dem Generaloberst im heutigen Heer entspricht in der Kriegsmarine der Generaladmiral, eine Rangbezeichnung, die es früher in der deutschen Kriegsmarine nicht gab und die erstmalig am 20. April 1936 dem Oberbefehlshaber der Kriegsmarine verliehen wurde. Mit Ausnahme der Sanitätsoffizierslaufbahn gelten heute die gleichen Dienstgradbezeichnungen für alle Offizierslaufbahnen der Kriegsmarine, also für die Seeoffiziere, die Ingenieuroffiziere, die Waffenoffiziere und die Verwaltungsoffiziere, lediglich mit dem Unterschied, daß in der Schreibweise dem jeweiligen Dienstgrad eine Laufbahnenbezeichnung in abgekürzter Form durch einen eingeklammerten Buchstaben beigefügt wird. Der Ingenieuroffizier führt hinter seinem Dienstgrad ein (Ing), der Waffenoffizier ein (W), der Verwaltungsoffizier ein (V).

In der Mehrzahl der anderen Kriegsmarinen sind die Rangstufen als solche zwar die gleichen wie in der deutschen Kriesmarine, die Dienstgradbezeichnungen aber stark unterschiedlich. Die finnische, französische und rumänische Marineoffizierslaufbahn endigt mit dem Vizeadmiral, die norwegische sogar schon mit dem Konteradmiral. Dagegen hat die englische Kriegsmarine als höchste Rangstufe, dem früheren Großadmiral entsprechend, den „Admiral of the Fleet", die sowjetrussische Kriegsmarine den „Flagman Flota I. ranga". Die italienische Kriegsmarine den „Grande Ammiraglio", einen Dienstgrad, der allerdings nur bei Bewährung im Kriege verliehen wird.

Den Dienstgrad des Fregattenkapitäns gibt es in mehreren ausländischen Kriegsmarinen nicht, so in der englischen, japanischen, holländischen und amerikanischen Marine. In der russischen Marine

ist dagegen ein dem deutschen Kapitän zur See entsprechender Dienstgrad bis heute nicht eingeführt.

Die Bezeichnungen für die drei Rangstufen der Flaggoffiziere, also Konteradmiral, Vizeadmiral und Admiral, sind fast allen Kriegsmarinen gemeinsam, lediglich gibt es hier Unterschiede, die durch die Verschiedenheit der Sprache und der Schreibweise bedingt sind. Eine Ausnahme bilden einmal die englische und amerikanische Kriegsmarine, in denen der Konteradmiral „Rear-Admiral" genannt wird, weiter die holländische Kriegsmarine, in der der Konteradmiral die



Seeoffiziere von fünf Nationen. Bild: B. P. Z.

Von links nach rechts: Ein dänischer Kapitän, ein holländischer und ein schwedischer Oberleutnant z. S., ein polnischer Kapitänleutnant und ein deutscher Korvettenkapitän.

Dienstgradbezeichnung „Schout-bij-nacht", der Admiral die Bezeichnung „Luitenant-Admiraal" führt.

Krasse Unterschiede in den Dienstgradbezeichnungen sind in der japanischen Kriegsmarine festzustellen. Hier heißt der Admiral „Taisho", der Vizeadmiral „Chusho", der Konteradmiral „Shosho". Es folgt der Kapitän zur See: „Taisa", der Korvettenkapitän: „Chusa", der Kapitänleutnant: „Shosa" bzw. „Taii", der Oberleutnant zur See: „Chui" und der Leutnant zur See: „Shoi".

Die Dienstgradbezeichnungen der Stabsoffiziere sind wie die der Flaggoffiziere in den meisten Kriegsmarinen ziemlich ähnlich. Sie

lautet „Kapitän" mit einem durch die Sprache bedingten Zusatz, durch den gleichzeitig zumeist die Größe des von dem betreffenden Offizier befehligten Schiffes zum Ausdruck kommt. In den vier Ostseestaaten Dänemark, Norwegen, Finnland und Schweden werden die dem deutschen Kapitän zur See entsprechenden Dienstgrade mit „Kommandör", „Kommandori" und „Kommendör" bezeichnet.

Die Bezeichnungen Kapitänleutnant, Oberleutnant und Leutnant sind ziemlich allgemein. Unterschiede sind auch hier in erster Linie durch Sprache und Schreibweise gegeben. In der französischen Marine heißt der Kapitänleutnant z. B. „Lieutenant de vaisseau", der Oberleutnant bzw. Leutnant, „Enseigne de vaisseau I. bzw. II. Klasse", in der italienischen Kriegsmarine „Tenente di vascello" bzw. „Sottotenente di vascello" und „Sottotenente". In der norwegischen Kriegsmarine wird der Kapitänleutnant mit „Kaptein", der Oberleutnant mit „Löitnant", der Leutnant mit „Fenrik" bezeichnet, in der spanischen Marine, die den Leutnantsgrad überhaupt nicht kennt, der Kapitänleutnant mit „Teniente de navio", der Oberleutnant mit „Alférez de navio".

Eine wesentliche Erleichterung in der Unterscheidung der einzelnen Dienstgrade ist allerdings dadurch gegeben, daß in der Mehrzahl aller Kriegsmarinen die Offiziere durch die gleiche Anzahl Ärmelstreifen an der Uniform kenntlich sind, wenn es natürlich auch hier gelegentlich wieder Unterschiede gibt, die nur dem Fachmann verständlich sind. So hat zumeist der Leutnant einen mittelbreiten, der Oberleutnant zwei mittelbreite, der Kapitänleutnant zwei mittelbreite und dazwischen liegend einen schmäleren Ärmelstreifen. Die Stabsoffiziere tragen, je nach ihrem Rang, drei oder vier mittelbreite Ärmelstreifen, die Flaggoffiziere schließlich in den überwiegenden Fällen einen doppelbreiten und darüber, je nach ihrem Rang, einen bis drei mittelbreite Ärmelstreifen. Der Generaladmiral, der „Admiral of the Fleet" und der „Grande Ammiraglio", schließlich tragen einen doppeltbreiten und darüber vier mittelbreite Ärmelstreifen, der russische Großadmiral zwei breite Ärmelstreifen und drei mittelbreite.

Rätselecke. (Auflösungen im Anzeigenteil.)

Ergänzungsrätsel.

reun
aup
lle
ſſt
ona
ome
bi
ere
alb

Die richtig gefundenen Anfangs- und Endbuchstaben ergeben, beide von oben nach unten gelesen, den Namen eines Flaggschiffes in der Schlacht beim Skagerrak.

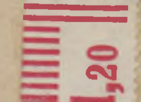
Geheimschrifträtsel.

7. 8. 2. 3. 4. 5. 6 — 1 — 6. 2. 3 — 2. 3. — 4. 5. 3 — 10. 5. 9. 3. 4.

Anstelle der Zahlen sind Buchstaben derart zu setzen, daß das Ganze ein Flottensignal und seine Bedeutung ergibt.

Schlüsselwörter.

1.) 1. 2. 3. 4. 5. 6. = Fisch.
2.) 7. 8. 9. 10. 8. 5. 6. = Deutscher Schriftsteller.



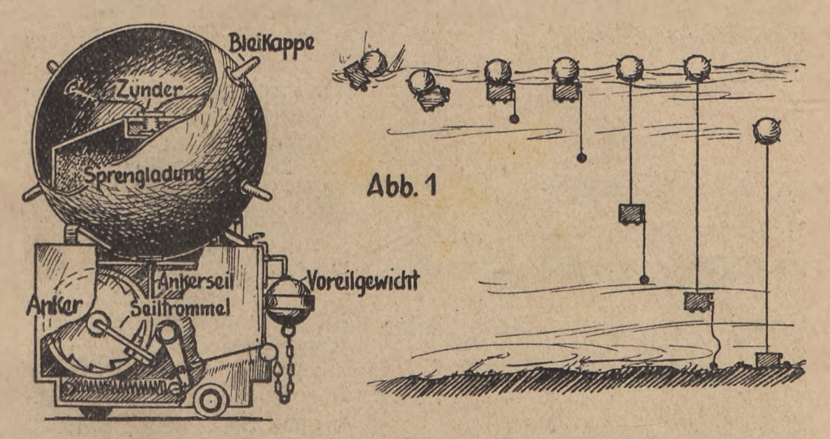
Die Pioniere der See!

Von Korvettenkapitän a. D. Fritz Otto Busch.

Mit 5 Zeichnungen von Marinemaler Walter Zeeden.

„Die Mine liegt dem Germanen nicht!" hat einmal einer unserer Admirale im Weltkrieg halb scherzhaft, halb ernst gemeint, gesagt. Sie ist nun einmal eine unheimliche, unsichtbar unter Wasser wirkende, und zwar gewaltig wirkende Waffe, die wahrscheinlich keinem Seemann „liegt"!

Meister im Minenkrieg sind die Russen, und es ist seltsam zu beobachten, daß es — hat ein Staat einmal einen Vorsprung in irgend einer Spezialwaffe, so wie ihn die Russen durch den Russisch-Japanischen Krieg und speziell den Minenkrieg vor Port Arthur gewonnen haben — unendlich schwer, beinahe unmöglich ist, diesen



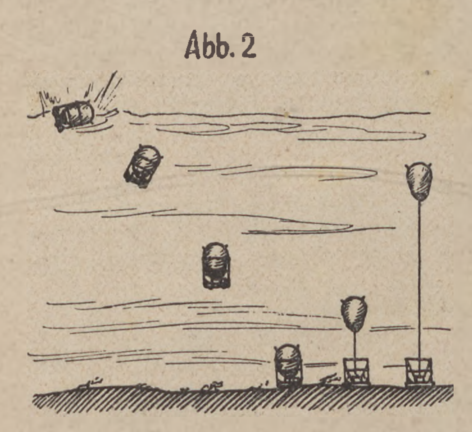
Englische Bleikappenmine von Vickers mit Anker und Voreilgewicht. Einstellgenauigkeit für die Tiefe ist ± 45 cm. 10 bis 15 Minuten nach Abwurf und Eintauchen der Mine ins Wasser löst sich das Voreilgewicht vom Minenanker, d. h. wenn die Mine vom Schraubenstrudel des werfenden Schiffes freigekommen ist.

Vorsprung wieder einzuholen. Die Minen der Russen waren im Weltkrieg — jedenfalls was die Technik des Minenwerfens und -legens und die vielfachen Arten von Minen, die sie hatten, anbelangt —, unerreicht.

Ursprünglich zur Verteidigung von Häfen, Reeden und Durchfahrten usw. erdacht, ist die Mine mehr und mehr eine Waffe geworden, die auch in freier See und zwar vorzugsweise angewandt wird. Amerika, England und Norwegen haben heute noch und hatten im Weltkrieg Minen, die, bei Hafeneinfahrten verankert, durch elektrische Kabel von Land aus zur Zündung gebracht werden konnten. Das letzte deutsche U-Boot, „UB 116", Oberleutnant z. S. Emsmann,

das in Scapa Flow einzudringen versuchte, ist am 28. Oktober 1918 beispielsweise das Opfer einer solchen Hafensperre geworden.

Es ist erst der Weltkrieg 1914/18, der die ungeheure Bedeutung der Mine klar erkennen ließ. 187000 Minen haben die Verbandsmächte in den europäischen Gewässern geworfen, hiervon warfen: Rußland rund 50000, England 75000, Frankreich 5000 und USA 57000 Minen. Letztere in der sogenannten Northern Barrage oder „Todessperre", die jedoch infolge eines Konstruktionsfehlers in der Zündeinrichtung der Minen uns lediglich 6 U-Boote gekostet hat! Dänemark hatte zur Wahrung seiner Neutralität 12000 Minen gelegt und weitere 300 klargehalten. 400 englische Kriegsschiffe und Hilfsfahrzeuge sind Minen zum Opfer gefallen, 4000 Fahrzeuge verschiedenster Fahrt mußten die Verbandsmächte zur Beseitigung der Minengefahr einsetzen, um für ihre Überwasserfahrzeuge minenfreie Wege und Durchfahrten erhalten zu können. Die Mine ist also aus dem Stief- und Sorgenkind heraus zur achtunggebietenden, gefährlichen Waffe entwickelt worden.



Verankerung einer U-Bootsmine mit Tiefensteller (England, Italien, Amerika, Rußland usw.

Mine und Anker gehen beide zunächst zusammen auf den Grund, dann steigt die Mine nachdem ein Salzstück geschmolzen ist, an Hand ihres Auftriebs auf die im Tiefensteller eingestellte Höhe.

Minenleger werden heutzutage nicht mehr die langsamen Vorkriegs- und Kriegsminenleger oder U-Boote, Torpedoboote und Kreuzer als Minenträger sein, sondern schnelle Spezialfahrzeuge, die eigens als Minenleger konstruiert sind.

An U-Bootsminenträgern hat England z. B. 5 große Minen-U-Boote, deren je 100 Minen außerhalb des Druckkörpers der Boote gelagert, unbemerkt in feindliche Gewässer gebracht werden können. Der größte amerikanische U-Bootsminenleger „Argonaut" trägt dagegen nur 60 Minen an Bord. Mittlere U-Boote können etwa 30 Minen fassen, sie sind also außerstande, größere wirksame Minensperren zu legen. —

Eine normale Mine hat in ihrem kugelförmigen Minengefäß eine Sprengladung bis zu etwa 300 kg. Fast alle Marinen benutzen die für alle möglichen Zwecke günstigste Kugelform (Wasserdruck bei größeren Tiefen, geringstes Gewicht, geringster Widerstand gegen Strömungen, Standfestigkeit bei Detonationen von Nachbarminen usw.) Interessant ist, daß unsere im Kriege verwandten birnenförmigen deutschen Minen

z. B. vor Boulogne, im starken Gezeitenstrom des englischen Kanals oder vor der Normandie, bis zu 15 m unterschnitten, sodaß die Minenfelder zu gewissen Zeiten gefahrlos selbst für tiefgehende Kriegsschiffe zu überlaufen waren. Verankert wird die Mine auf dem Meeresgrund durch den Minenanker, der ein viereckiger, schwerer Kasten mit Hilfsapparaten, Ankertrommel mit Ankertau von mehreren hundert Meter Länge ist. Zwei Arten der Verankerung von Minen sind in allen Marinen gebräuchlich: überwasserschiffe werfen Minen mit sogenanntem Voreilgewicht (siehe Skizze 1), U-Boote werfen Minen mit Tiefensteller (siehe Skizze 2).

Als Zündung ist überall jetzt nur noch die elektrische Zündung mit Bleikappen im Gebrauch. Letztere — 4 oder 5 — sitzen an der Oberfläche der Mine. Berührt ein Schiff eine der Bleikappen, so verbiegt sie, eine Glasröhre mit Zündflüssigkeit im Innern der Bleikappe bricht und letztere läßt einen Zündungsstrom entstehen, der die Sprengladung zur Detonation bringt. Weitere Zündungsarten — elektrische — sind bei allen Marinen im Gebrauch, sie sollen den Wirkungsbereich der Minen erhöhen, gewissermaßen als Fernzündungen dienen.

Erhöhung der Ankertiefen der Minen wird überall versucht, im Weltkriege konnten beispielsweise im Mittelmeer wegen der dortigen großen Tiefen nur beschränkt Minen geworfen werden. —

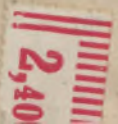
Die ungeheure Bedeutung der Minenabwehr hat der Weltkrieg bewiesen. Etwa 4000 Fahrzeuge mußten — wie oben bereits erwähnt — zum Suchen und Räumen der Minen von der Entente unterhalten werden.

Deutschland hatte im Kriege den ausgezeichneten, seetüchtigen M-Bootstyp entwickelt, der lange Zeit zum Minensuchen und -Räumen genügte, bis die Marschgeschwindigkeit moderner Überwasserverbände schnellere Fahrzeuge gebieterisch forderte. Schnelle Geleitflottillenboote von etwa 600 t sichern jetzt den fahrenden Verband, sie laufen mit ausgebrachtem Suchgerät vor dem Geschwader oder Verband her.

Minensuchen und -Räumen bei vermuteten Sperren draußen in See besorgen immer noch Fischdampferflottillen oder M-Boote und Räumboote, letztere nur bedingt bei Seegang verwendungsfähig.

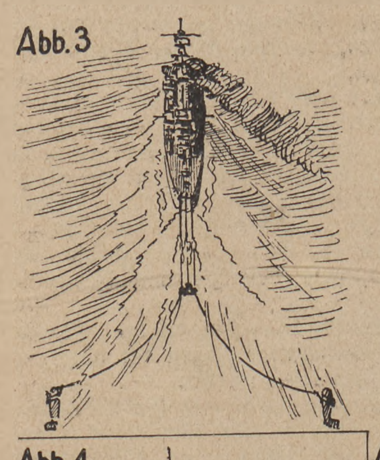
Ausdehnung und Lage feindlicher Minensperren können bei günstiger Wetterlage auch durch Flugzeuge festgestellt werden.

Die Suchgeräte selbst haben fast bei allen Marinen den gleichen Typ: Zweibootsuchgeräte, die zwischen zwei Minensuchbooten eine Suchleine durchs Wasser schleppen. Die Suchleine wird durch Suchdrachen mit Scherflächen im Wasser auf der gewünschten Tiefe gesteuert. Die Scheren selbst, die das Minenankertau zu schneiden haben, sitzen an der Suchleine. Das Einbootssuchgerät schleppt vom Heck aus zwei Suchleinen, an denen — ebenfalls durch Drachen mit Scherflächen gesteuert, der die Tiefeneinstellung des Geräts bewerkstelligt — die Suchottern befestigt sind. Die Ottern, die bei allen Marinen ähnliche Konstruktion haben, spreizen die Suchleinen auseinander und bewirken das Auseinanderscheren der Suchleinen, die



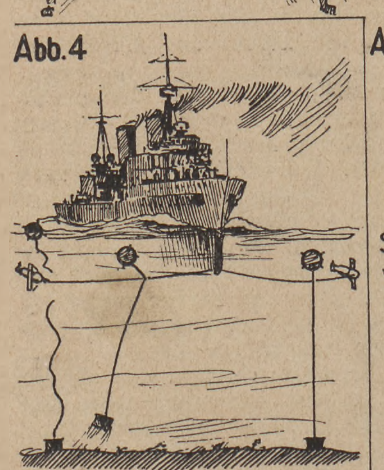
so eine möglichst große Fläche abzusuchen imstande sind. An den Ottern selbst sitzt das Schneidegerät, mit dem das Minenankertau geschnitten wird. (Siehe Skizze 3, 4 und 5.)

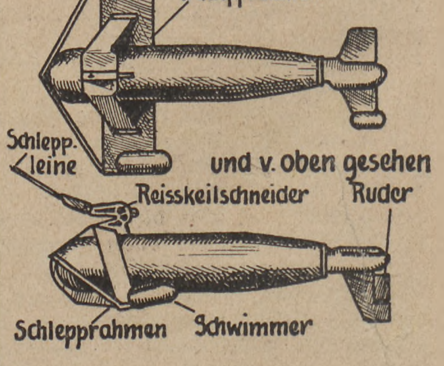
Gerade bei den Minensuchverbänden sind gründlichste Ausbildung, Übungen und stete Bereitschaft Vorbedingung für gutes Funktionieren im Ernstfall. Tüchtige Seeleute müssen an Bord der Minensucher,



Das schnelle Suchgerät High speed mine sweep. Englisches „Actaeon"-, französisches „Ronarch"-Gerät und die Vickers-Otter.

Der englische Korvettenkapitän Burney erfand nach russischen und niederländischen Vorbildern die „Otter". Es gibt verschiedene Arten für Linienschiffe, Kreuzer, Zerstörer und Handelsschiffe. Die Otter wird ebenfalls als Bugschutz für Schiffe gegen Minen verwandt. Sie wird dann — je eine Otter an jeder Seite — an Leinen gefahren, die vorne am Bug angreifen und etwa 45 bis 50 m lang sind. Das Schneidegerät selbst trägt einen sog. Reißkeilschneider, der wie eine Stahlschere wirkt, sowie durch Fassen des Minenankertaus Druck auf ihn kommt. Lange Großkampfschiffe fahren als Bugschutz zwei Otternpaare hintereinander. Der Reißkeilschneider schneidet Minenankertaue bis etwa 38 mm Umfang. Die Wirkungsweise geht aus den Zeichnungen hervor.





Geleitboote, M-Boote und Räumboote sein, Seeleute, die mit dem sehr komplizierten Minensuch- und Räumgerät, den vielen Leinen und Apparaten umzugehen verstehen, die schnell und sicher Unklarkommen von Leinen klarieren können, Männer, deren tägliches Brot sozusagen das Arbeiten mit Leinen und das Arbeiten auf kleinen Fahrzeugen im Seegang ist, denn Minen müssen auch bei Seegang noch gesucht

und geräumt werden können. Die Minensucher der Nachkriegszeit haben oft bei unglaublichem Wetter noch mit dem schweren Suchgerät gearbeitet und gefahren.

Minensuchverbände müssen sofort bei Mobilmachung bereit sein und dürfen nicht erst bei Kriegsbeginn aufgestellt werden, da jede Marine mit feindlichen Minenunternehmungen als allererstem zu rechnen hat. —

Hart und schwer ist der Dienst bei den „Pionieren der See", den Minensuchern, er erfordert ganze und furchtlose Männer. Sturm, Nebel, Seegang und rauhes Wetter, Entbehrungen aller Art, Kälte, Nässe auf den kleinen Booten, die jeder Unbill der Witterung am ersten ausgesetzt sind, bilden den Alltag des Minensuchers. Und doch — wohl kaum wird eine Minensuchbootsbesatzung jemals mit einer Großschiffsbesatzung tauschen wollen: hier ist Seemannschaft, hier Seefahrertum und Mannesarbeit, Freude und Stolz derer, die wirkliches Seefahrerblut in den Adern haben! —

Begleiten wir eine Rotte von zwei großen M-Booten bei ihrem Übungsvormittag in See! Die weite Kieler Bucht liegt unter blauem, frischgewaschenem Frühlingshimmel, gegen den die Rauchfahnen ferner Dampfer wie zartbraune Pinselstriche stehen, im Sonnenglanz. Auf Brücke und Schanz der Boote stehen sie in schwerem Lederzeug, dicke Shawls um den Hals, die Mützen verwegen schief — wie sich das für einen Kleinfahrzeugsmann nun einmal gehört — über dem rechten Ohr, Seestiefel an den Beinen, herum und warten auf den Beginn des ersten Anlaufs.

Auf der Schanz des Rottenführers liegen die verwirrenden Leinen, die Drachen und Apparate des Geräts herum, die großen Leinenwinschen werden angewärmt. Zischend pfeift der Dampf aus den Packungen, ratternd und schwerfällig runkeln die Spills — rechtsherum, linksherum zur Probe. Langsam, bedächtig, als vollführe er eine heilige Handlung, schwenkt der Heizer vom Dienst seine Ölkanne über den Winschen.

„Minensuchgerät klarmachennnn!" brüllt es durchs Megafon von der Brücke. Die Flagge — d. h. eigentlich der Doppelstander — der Minensucher: „Ärger", weht, zweigezüngelt, blau-weiß senkrecht, lustig von der Flaggleine im frischen Morgenwind. Nach dem Kriege, als freiwillige Minensucher die deutschen, englischen und russischen Sperren in Nord- und Ostsee räumten, wurde sie die „Portemonnaie"-Flagge genannt, weil von ihrem Heißen bis zu ihrem Niederholen die Suchgelder berechnet wurden, die jeder einzelne, Kommandant wie Matrose, ausgezahlt bekam.

An Steuerbord, schwarz, hoch und lautlos, läuft der „Rottenknecht", das andere M-Boot, auf geringem Abstand:

„Fix, fix, Herrschaften!" mahnt der Bootsmann „gleich scheren wir zusammen, wenn ‚Ärger' halb geht. Klar zum Leinenrübergeben!"

Leinen werden klargelegt, von den Spills fieren sie ein wenig, vorsichtig und langsam zuerst, dann schneller. Der Bootsmann hilft, dann zeigt er mit der Hand zur Brücke hinauf klar und dreht sich grinsend zu seinen Männern um:

„Wir sind zuerst klar! Drüben hakt es mal wieder! Da — jetzt sind sie auch endlich klar!"

„Endlich" heißt: eine halbe Sekunde später!

Schnelle, schrill gegebene, kurze Pfiffe gellen über das Boot: . . . —, . . . —, . . . —: „Victor! Victor! Versenken! Los mit dem Spill, Volldampf, Teufel nochmalzu!" (Victor = Signalflagge V.)

Zwei schwarze Bälle wurden vorher auf der Brücke geheißt, Zeichen, daß beide Boote durch die Leinen verbunden und das Gerät klar zum Versenken war, jetzt rattern die Spills, gleißend gleiten die Stahlleinen des Geräts auf den Holzplanken der Schanz längs, schlagen zuweilen auf, sodaß die Männer vorsichtig freitreten — es kostet unter Umständen die Beine, wenn ein Mann ins auslaufende Gerät kommt! — schon fährt die Hand des Bootsmanns hoch:

„Stopp!"

Zerren, Einschäkeln des Geräts, Rucksen, Arbeiten aller Männer, halblautes Fluchen, Zurufe: dann gleitet das ganze Gerät unterm Runkeln des Spills über die dicke Heckwulst über Bord, polternd schlägt die Schwimmboje an, klatscht aufs Wasser, kommt achteraus, hebt vorwitzig die plumpe Nase und läßt weiß gischtendes Kielwasser aufschäumen. Das Suchgerät sinkt auf die befohlene Tiefe. Dasselbe geschieht auf dem anderen Boot. Wenn jetzt Minen zwischen beiden Booten stehn, werden sie gefunden und geschnitten.

Nun manövrieren die Boote, schwenken, vermehren Fahrt, vermindern Fahrt, ändern Kurs — und immer muß der Abstand richtig sein, die Fahrt angemessen, das Gerät auf der befohlenen Tiefe und in Ordnung. Es sieht so leicht und unbeschwert aus, wenn eine Rotte oder eine ganze Minensuchflottille bei der Arbeit ist, und doch gehört lange Erfahrung, seemännischer Blick und vieles andere noch dazu, im Verband mit ausgebrachtem Gerät richtig zu fahren! Flaggensignale und Batteriepfeifen geben die Befehle, die jedem Minensucher nach ihrem Klang im Ohre liegen, wie anderen Menschen die Hornsignale der Infanterie:

— . —, . . — Karl Fritz: Kleine Fahrt.

. — . . , . . — Lucie Fritz: Langsame Fahrt.

. —, — . — Ärger Karl, Äußerste Kraft, und wie sie alle heißen!

Ein Signal gibt es, das kennt der jüngste Rekrut sofort, und das ist:

— . . Dora: Gerät aufnehmen!

Warum schwimmt ein Schiff aus Eisen? Nach dem archimedischen Satz verdrängt jeder ins Wasser getauchte Körper sein eigenes Gewicht. Der einer Blase vergleichbare Hohlraum eines Schiffes verdrängt das Wasser nach den Seiten. Das Wasser hat das Bestreben, in seine Normallage zurückzufließen und versucht, das Schiff nach oben wieder herauszudrücken. Dadurch entsteht der sogen. Auftrieb senkrecht nach oben. Dem entgegen wirkt von oben das Gewicht des Schiffes nach unten, welches die Luftblase des Schiffskörpers in das Wasser hineindrückt.

Der Untergang der „Königin Luise" vor der Themsemündung am 5. August 1914.

Von Kapitän Carl Herbert.

Es gehört zu der Kriegsbereitschaft seefahrender Kulturvölker, daß in ihren Mobilmachungsvorschriften nicht nur über die Männer disponiert ist, die einst in der Kriegsmarine aktiv gedient haben, sondern daß auch eine Reihe von Handelsschiffen ausgewählt ist, die im Falle eines Krieges sofort unter die Kriegsflagge zu treten haben, weil ihnen gewisse Aufgaben zugewiesen sind. Zwar wird es in einem künftigen Seekriege wohl kaum mehr vorkommen, daß man Schnelldampfer des Neuyorker Dienstes, die in Friedenzeiten als „A", „B", „C" usw. in den Mobilmachungslisten erscheinen, als Hilfskreuzer in Dienst stellt, weil ihr auffälliges Äußeres und ihr beschränkter Aktionsradius ihnen nur eine kurze Lebensdauer erlauben würde, jedoch dürfte es eine Reihe von Handelsschiffen geben, denen bald nach Ausbruch eines künftigen Krieges eine Sonderaufgabe zugewiesen ist.

Das war auch im August 1914 mit den Seebäderdampfern und Fährschiffen der Fall, und einem von ihnen, der „Königin Luise", ist es vorbehalten geblieben, den ersten Schuß auf englische Seestreitkräfte abzugeben und tapfer kämpfend ehrenvoll unterzugehen. Am 1. August 1914 wurde der im Jahre 1913 auf der Stettiner Vulkanwerft erbaute Turbinendampfer „Königin Luise" in Cuxhaven für die beabsichtigte Verwendung als Minenleger ausgerüstet und dann zur endgültigen Disposition nach Wilhelmshaven und dann auf die Ems geschickt, wo das Kommando am 4. August abends folgenden Befehl erhielt:

„Sofort mit höchster Fahrt auslaufen in Richtung auf Themse. Minen möglichst nahe an englische Küste bringen. Minen nicht in die Nähe neutraler Küste werfen und nicht nördlicher als 53 Grad Nordbreite."

Unter der Maske eines holländischen Kanaldampfers, d. h. mit gelben, schwarzbehaubten Schornsteinen fuhr der Dampfer an der holländischen Küste entlang und setzte dann Kurs auf die Mündung der Themse. Als am Mittag des 5. August das Ziel erreicht war, dort aber überraschend eine englische Zerstörerflottille gesichtet wurde, gab der Kommandant, Korvettenkapitän Biermann, den Befehl, die Minen mit größter Beschleunigung zu werfen. Mit höchster Fahrt strebte die „Königin Luise" südwärts, doch verringerte sich der Abstand zwischen ihr und der aufkommenden Zerstörerflottille mit dem kleinen Kreuzer „Amphion" immer mehr. Gegen 12,15 Uhr eröffneten die Verfolger das Gefecht auf 4000 m Entfernung. Die „Königin Luise" konnte nur mit zwei 3,7 cm-Revolverkanonen antworten und erhielt bald die ersten Treffer aus 10,5 cm-Geschützen der Gegner. Sogar mit Gewehren und Revolvern wurde auf der „Königin Luise" gefeuert, doch erhielt sie einen Treffer nach dem anderen und brannte bald an

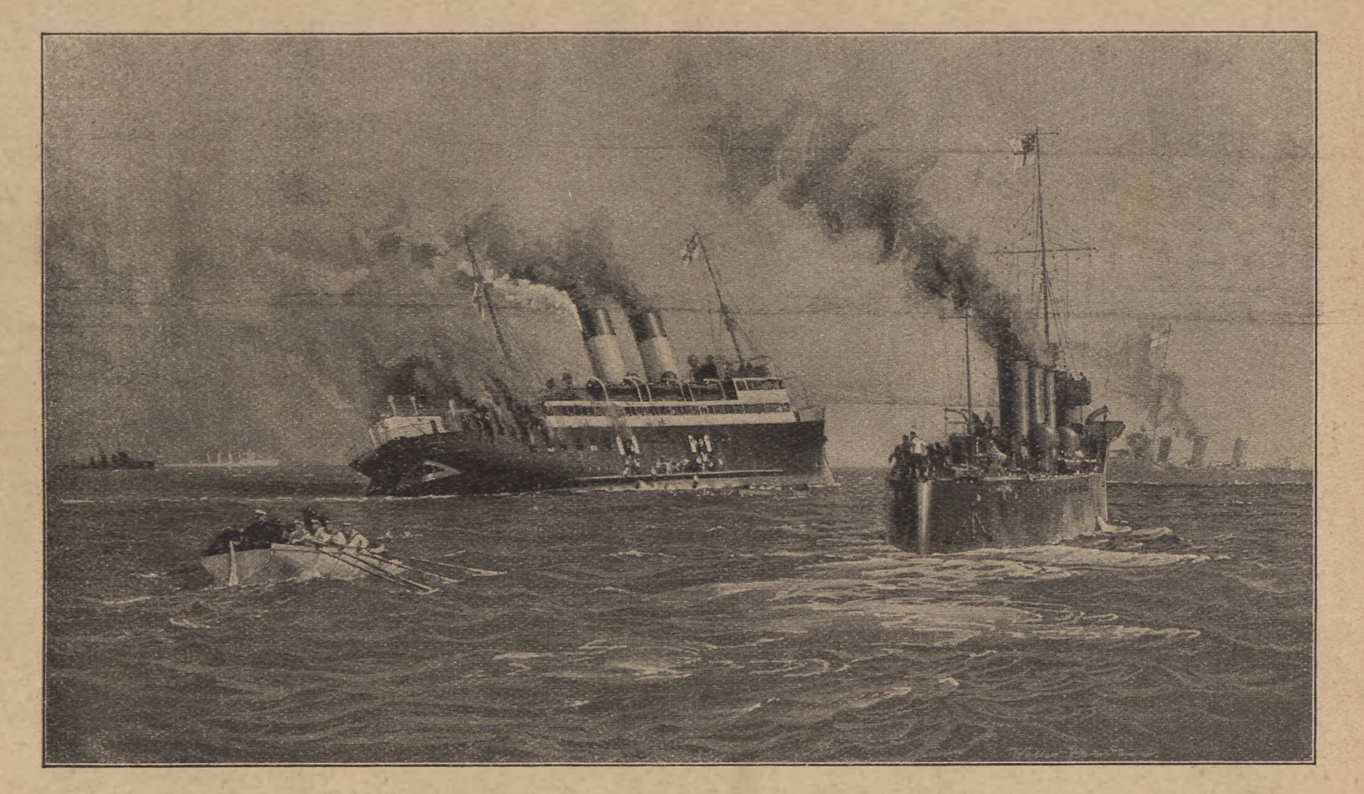
verschiedenen Stellen. Das Ruder war nicht mehr zu gebrauchen, wehrlos lag das Schiff mit großer Backbordschlagseite klar zum Kentern.

Dennoch setzten die Zerstörer ihr Feuer auf das unglückliche Schiff fort. Nunmehr gab der Kommandant den Befehl zum Verlassen des Schiffes. Als um 1 Uhr 20 das einst so schmucke, jetzt arg zerfetzte Schiff mit wehenden Toppflaggen unterging, riefen ihm die im Wasser treibenden Seeleute drei Hurras nach.

Die Überlebenden wurden von den Engländern aufgefischt und ritterlich behandelt. Auf dem Rückweg wurden sie Zeuge, wie der Führerkreuzer „Amphion“ auf eine der von „Königin Luise“ gelegten Minen auflief und mit einem Verlust von 150 Mann bald darauf unterging, leider mit ihnen auch 18 Gerettete der „Königin Luise“. Später versuchten die Engländer den I. Offizier der „Königin Luise“, Albert Bothmann, (heute Elblotse in Hamburg) unter Drohungen zu Aussagen über die Lage der Minensperre zu veranlassen. Als sich Bothmann erbot, die Zerstörerflottille nach den Minen zu führen, durchschaute man seine Absicht, die Boote auf die Sperre laufen zu lassen, brach die Verhandlungen mit ihm ab und führte Bothmann in Arrest.

Wie die Engländer ausplauderten, waren sie über die Abfahrt und die Ausrüstung der „Königin Luise“ genau unterrichtet, womit sie den ersten Fall von Spionage zu unserem Nachteil zugaben. Vier Offiziere und 73 Mann hatten beim Untergang der „Königin Luise“ den Heldentod gefunden, an ihrer Spitze der Kapitän des Schiffes, Fölser. Für die weitere Führung des Minenkrieges war es ein Verlust für unsere Kriegsmarine, daß mit der Gefangennahme des Kommandanten, Korvettenkapitän Biermann, und des I. Offiziers, Kapitänleutnant Gadow, die weitere Mitarbeit zweier bedeutender Spezialisten auf diesem Gebiet verloren ging.

Die alte „Königin Luise“ ist als erstes deutsches Schiff unter der wehenden Kriegsflagge in Ehren untergegangen. Dank der Unterstützung durch die Reichsregierung konnte im Frühjahr 1935 eine auf der Howaldtwerft in Hamburg erbaute neue „Königin Luise“ in den Seebäderdienst der Hamburg-Amerika Linie eingestellt worden. Der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine, Generaladmiral Dr. h. c. Raeder, hatte angeordnet, daß auf dem neuen Schiff als dem Traditionsträger für seine ruhmreiche Vorgängerin ein Messingschild mit den Namen der Gefallenen angebracht wurde, das für alle Zeiten Kunde ablegen soll von dem ersten Schiffsuntergang des Weltkrieges und dem Sterben tapferer Männer. Am 5. August 1939, dem 25-jährigen Gedenktage des Untergangs, werden sich die Überlebenden der ersten „Königin Luise“ auf Helgoland versammeln, um der toten Kameraden zu gedenken und die alte Kampfgenossenschaft in bewährter Kameradentreue wieder zu bekräftigen.



Der Untergang des Hilfskreuzers „Königin Luise" vor der Themsemündung.
Nach einer Tuschzeichnung von Marinemaler Walter Zeeden.

Ein Blick hinter die Kulissen des Ausrüstungswesens einer Groß-Reederei.

Von Werner Franck. — Mit 7 Bildern (Hapag-Bildbericht).

Ein Ozeanschiff liegt, die Fahnen der Heimat und des Ziellandes am Mast, ausreisebereit am Kai. Schauerleute und Schiffsbesatzung sind fieberhaft am Werk, Körbe, Kisten, Säcke an Bord zu tragen, und die Kräne senken, im Kreise schwingend, ihre Lasten durch die Luken in den Bauch des Dampfers. Ein Schiff will in die Welt



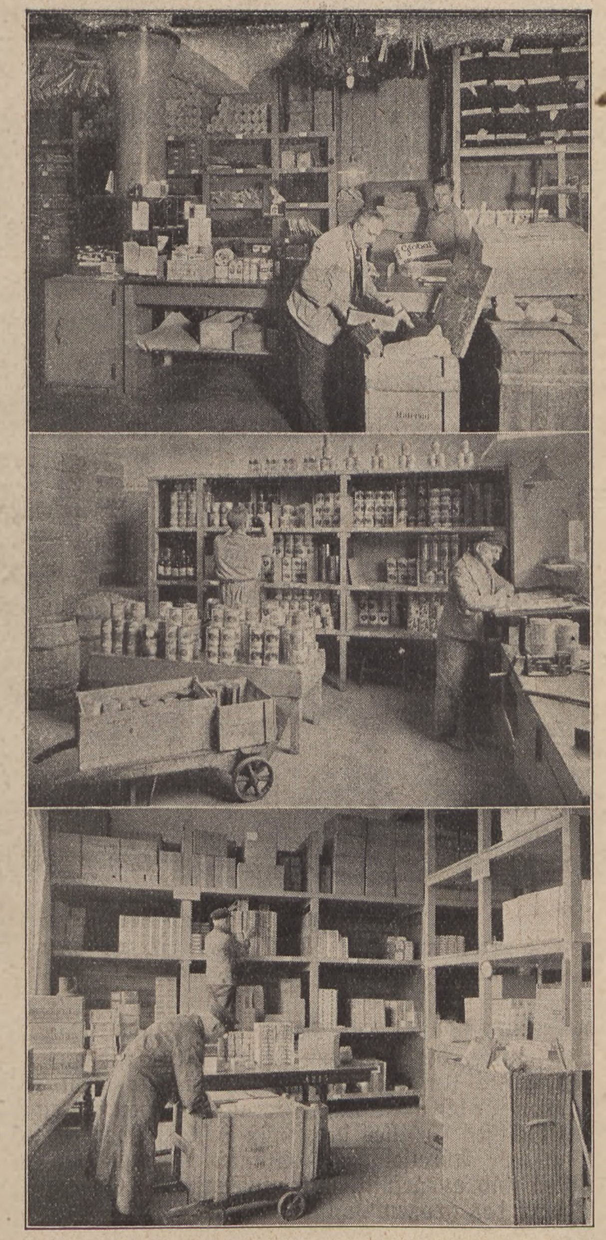
In langer Kette tragen die Stewards die Wäschesäcke an Bord.

hinaus — und bis zur letzten Minute wird es im Heimathafen für die lange Reise ausgerüstet. Keine Ruhe mehr legt sich über die Hafenanlagen, bis sich die Trossen lösen und die Schlepper sich ins Zeug legen. Dann wischen die Männer am Pier mit der Hand über die heiße Stirn: es ist wieder einmal geschafft!

Hinter dem Hafen, den das Schiff eben mit lustiger Abschiedsmusik verlassen hat, liegen die Lagerhäuser. Lange Reihen von Magazinen, Kühlhäusern und Werkstätten bergen das wertvolle Ausrüstungsmaterial für die Schiffe. Eine zahlreiche Belegschaft verwaltet und pflegt das kostbare Gut. Auch hier ist alles in lebhafter Tätigkeit.

Soeben trifft ein Bestellschein ein, unterzeichnet von dem zuständigen Ressortleiter, ein Finger huscht über endlose Listen, plötzlich hält er still, eine Stimme ruft eine Nummer, wie ein Echo antwortet eine andere Stimme, ein Arbeiter packt zu, so rollt das Material heran.

Der Einlagerung der Güter und Ausrüstungs-



In den Magazinen der Ausrüstungsabteilung.

Oben: Besen, Putzpulver, Bohnerwachs, Scheuertücher, Schuhkrem: das brauchen die Stewards an Bord, um die Sauberkeit überall zu erhalten.

Mitte: Abgezählt und verbucht verlassen die Konservenbüchsen mit den verschiedensten Obstsorten das Magazin der Reederei, um in den Provianträumen an Bord auf den Verbrauch während der Seereise zu warten.

Unten: Ein Blick in das Zigarren-, Zigaretten- und Tabaklager.

gegenstände geht eine sorgfältige Prüfung voraus. Nach einer in vielen Jahren erworbenen Erfahrung wird das Geeignetste aus den unzähligen Proben, mit denen die einzelnen Lieferfirmen für ihre Produkte werben, ausgesucht.

Wer mit aller Gemütlichkeit als Zuschauer am Kai die Ausreise eines Ozeanschiffes betrachtet, weiß nichts von der gewaltigen Organisationsarbeit, die die Abteilung Schiffsausrüstung einer Reederei zu bewältigen hat. Erst ein Blick in den Betrieb der Lagerhäuser und in die Büros der Verwaltung verschafft Einblick. Jedes einzelne



Schweine werden verladen.
Sie werden am Kai in Netze verpackt und vom Kran an Bord gehoben. Dort werden sie sofort ordnungsgemäß in den Kühlräumen verpackt.

Handtuch, jedes Stück Seife, jede Blume, Lampe, Zeitschrift oder Briefmarke, die gesamten Lebensmittel für viele Tage und Wochen, das ganze Unterhaltungsprogramm mit allen notwendigen Gegenständen für die abendlichen Veranstaltungen in den Gesellschaftsräumen des Schiffes — alles dies muß beschafft werden, muß vorhanden sein, wenn der Abreisetag des Schiffes herangekommen ist. Listen über Listen sind ausgefüllt, mit unbeirrbarer Genauigkeit ist der gesamte Bedarf des großen Schiffes und der weiten Reise berechnet, registriert,

in Auftrag gegeben, geliefert und verteilt. Noch in der Stunde, in der die Passagiere eingeschifft werden, kommen die Wagen der Lebensmittelhändler an den Liegeplatz des Schiffes, einer hinter dem anderen, nach genauem Plan, und Kisten, Büchsen, Säcke gehen an Bord.

Auf dem Flaggschiff der Hamburg-Amerika Linie, dem Schnelldampfer „New York", beispielsweise werden für die 20 Tage dauernde Rundreise Hamburg-New York-Hamburg bei voller Besetzung rund 1500 Menschen zu verpflegen sein, d. h. es müssen 30000 Tagesrationen ausgegeben werden. Stellen wir uns einmal die Proviantierung dieses Schiffes vor Augen: 4000 Pfd. Schweinefleisch, 5500 Pfd. Kalbfleisch, 20000 Pfd. Rindfleisch, dazu Hammel- und Lammfleisch, Wild vom Hirsch bis zum Fasan, weiterhin Hausgeflügel, Fische, Austern, Krebse, Hummern, Kaviar, 55000 Eier, 10000 Ltr. Milch und Rahm, 8000 Pfd. Butter, 2500 Pfd. Käse und 5000 Pfd. Schinken, Speck und Wurst, über 60000 Pfd. Kartoffeln, 16000 Pfd. Frischgemüse, 8000 Pfd. Dosengemüse, 4000 Pfd. Hülsenfrüchte, 30000 Pfd. Mehl, 5000 Pfd. Zucker, 6000 Pfd. Schokolade. Damit ist nur ein Teil der Verproviantierung genannt. Neben vielem anderen kommen 6000 Flaschen Wein, 2500 Flaschen Bier, 14000 Ltr. Bier im Faß, 1800 Flaschen Likör und 9000 Flaschen Mineralwasser hinzu. Insgesamt nimmt der Schnelldampfer „New York" ungefähr 400 Zentner Nahrungsmittel und 25000 Ltr. Getränke für eine Rundreise mit.



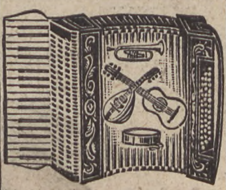
Die Fächer des Wein-Raumes im Hapagdampfer füllen sich.

Wer die Reise mitmacht, wird, selbst wenn er über die Ausrüstung des Schiffes unterrichtet ist, erstaunt sein, welche Genüsse Tag für Tag aus dem Schiffsbauch hervorgeholt werden. Auf der Tafel


Albrecht Költzsch
DRESDEN - A.20.
Haus-Uhren
Sprechmasch.
SAXONIA
Uhren, Gold u. Silber-Waren.
Zahlungserleichtr.
Preisliste Nr. 77 verlangen


Jhr Gebiß sitzt fest
beim
Essen
Sprechen
Husten
durch Bestreuen mit
APOLLOPULVER
Packung 54 Pf. in Apotheken
und in Drogerien!
GEO DÖTZER
Pharm. Fabrik, Frankfurt/M


ROEDER
SEIT 1841
BOERSENZACK
KUGELZACK
53
KUGELZACK
516
Proben kostenlos bei
Bezugnahme auf diesen Kalender
Stahlfederfabrik Roeder Berlin S 42




Für verwöhnte Natron-Verbraucher:
Natrondoctor-Tabletten
vorzüglich gegen Sodbrennen, Druck und Magenbeschwerden.
milde, bekömmlich, unschädlich.
Rezepte gratis
Arnold Holste Wwe., Bielefeld
Auch in preiswerten Beuteln erhältlich!
Kaiser-Natron
altbewährt zum Weichkochen von Hülsenfrüchten, beim Obst-Einmachen-Zuckerersparnis!
Schnelleres Weichkochen=Brennstoffersparnis



fehlt nichts, weder frisches Obst noch die Delikatessen einer auserlesenen Küche. Man weiß es bald: die Schiffsköche sind Zauberkünstler. Hinter den Kulissen allerdings muß der „Ausrüster" fleißig arbeiten, sonst gelingt das Kunststück nicht. Meist steht nur wenig Zeit zur Verfügung, denn das Schiff bleibt nicht lange im Hafen. So eilt ihm schon bei der Heimkehr von einer Reise der Funkspruch voraus und unterrichtet die Abteilung Schiffsausrüstung drahtlos über das, was für die nächste Reise an Bord fehlt. Wenn es dann festmacht am Pier, sind die meisten Dinge bereits ladebereit an Ort



Gemüse, Obst, Blumen —
alles bleibt frisch in den neuzeitlichen Kühlräumen der Schiffe.

und Stelle. Auf den Passagierschiffen wird daneben ganz besonders zur Unterhaltung der Fahrgäste der geistige Genuß gepflegt. Gute deutsche und ausländische Filme rollen über die Leinwand der Bordkinos. Eine ausgewählte Bücherei bietet Stoff für stille Stunden. Die Bordzeitung unterrichtet über Politik und öffentliches Leben. Konzerte der Schiffskapelle, am Vormittag auf dem Promenadendeck, am Nachmittag oder Abend in der gemütlichen Halle, schaffen Abwechslung. Meisterkapellen spielen zum Tanz. Sportgeräte ermöglichen körperliche Bewegung. So ist für alles gesorgt. Nichts kann man vermissen, das Schiff ist wohl ausgerüstet.

Hinter all diesen Gegenständen der Schiffsausrüstung steht der Mensch. Die Hamburg-Amerika Linie beschäftigt allein auf ihren Schiffen 3500 Gefolgschaftsmitglieder für die Betreuung der Passagiere im Aufgabenbereich der Ausrüstungsabteilung. In den Küchen arbeiten die Köche, Fleischer, Bäcker, Konditoren. Den Passagieren stehen zur Verfügung: Tischsteward, Getränkesteward, Kammersteward, Decksteward, Stewardessen, Schwimmbadwärter, Badestewards usw. Sie stehen unter der Leitung des Oberstewards und seiner Assistenten.

Der Dampfer mit seinen glücklichen Passagieren durchfurcht die blauen Fluten, klare Sternennächte wechseln mit sonnigen Tagen, lockende Küsten tauchen auf — das Erlebnis der Natur wird unterstützt und vertieft durch das sorgenlose genußreiche Dasein an Bord. Mag sich der Seereisende daran erinnern, daß sein Reiseglück von vielen Arbeitshänden getragen wird.

---

105 Schiffbrüchige gerettet!

Die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger im Jahre 1937

Notsignale aus dem Watt" — „Kampf mit der Brandung" — „Fischer aus Seenot gerettet", so und ähnlich lauten die Schlagzeilen in den Zeitungen, wenn, nach Tagen schwerer Stürme, die Berichte von den deutschen Seeküsten von Kampf und Not der Schiffahrt erzählen. Gefahr der See: Wer wüßte nicht von ihr? Weniger bekannt ist, daß in jedem dieser Seenotfälle an den deutschen Küsten tapfere Männer um das Leben der Schiffbrüchigen mit Sturm und Brandung oftmals unter schwierigsten Witterungsverhältnissen kämpfen. Gewaltige Opfer werden Tag für Tag, Winter und Sommer, von den 1200 freiwilligen Mannschaften der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger gefordert.

105 Menschenleben der See entrissen! Fürwahr eine stolze Bilanz des Jahres 1937. Wieviel Treue und freiwilliger Opfersinn liegen in dieser schlichten Feststellung des letzten Jahresergebnisses, mit seiner seit 15 Jahren nicht mehr erreichten Spitzenziffer Geretteter. Die Unfallmöglichkeiten sind an der Küste besonders da, wo vorgelagerte Riffe und Sände vorhanden, für den Seefahrer ungleich größer als auf freiem Meer. Ein Beispiel aus jüngster Zeit ist die Strandung des Fährschiffs „Preußen" bei Rügen, wo 22 Personen mit Hilfe des Raketenapparates durch die Brandung glücklich an Land geholt wurden.

In den seit Gründung der Gesellschaft verflossenen 73 Jahren retteten die Mannschaften der Stationen der Nord- und Ostsee insgesamt 5759 Schiffbrüchige. Davon entfallen auf die letzten drei Jahre: 1935: 74 Gerettete; 1936: 91 Gerettete; 1937: 105 Gerettete. Trotz Erhöhung der Sicherheit auf See durch die Fortschritte der Schiffbautechnik und Nautik, sowie den Ausbau der Küsten- und Fahrwasserbefeuerung wachsen mit der Zunahme der Kleinschiffahrt auch die Unfallmöglichkeiten.



Friedrich Boer
Das Schiffbuch
Mit 160 Photos, 350 Schnitten, Trickbildern usw. In Leinen 7.50 RM
Ein neuartiges Bilderwerk über Binnen- u. Seeschiffahrt, Schiffe, Häfen, Werften, Reedereien, Fischerei usw. „Es ist bestimmt das Beste, Anschaulichste und Klarste, was je über Seefahrt, Schiffe und Seewesen geschrieben wurde." Die Kriegsmarine
Weidmannnsche Verlagsbuchhandlung, Berlin





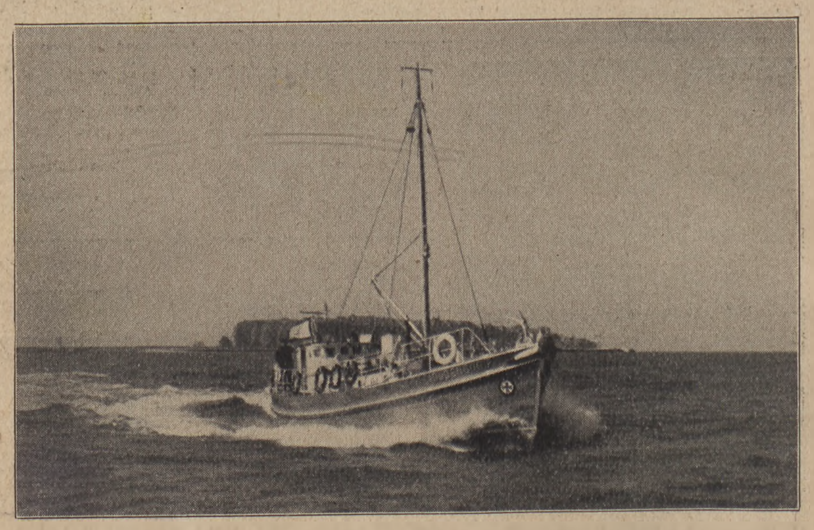
Muffenlötung
39.50
135.-
109.50
1.95
7.90
Fordert vergrößerten Stukenbrok Katalog!
über diese und mehr als 1000 andere Artikel
Hauptkatalog ab Februar, Weihnachtskatalog ab Oktober
Garantie: Geld zurück wenn Ware nicht gefällt!
August Stukenbrok
Einbeck 234
6 Volt
3.-
3.50
15.50
17.75
0.65
5.-
1.25



Formenschöne Figur
ideale Büste auch bei stark. Erschlaff. od. spärlich. Entwickl. in kurz. Zeit durch die garant. unschädl. fachärztl. begutachtete Hormon-Emulsion
Ultraform
Notar. beglaub. Dankschreib. Ausgez. mit Goldn. Medaille London u. Antwerp. Pak. 3.25, Dopp.-Pak. 5.- u. Porto. (angeben: ob Präp. A zur Aufrichtg. oder Präp. V zur Vollentwickl.) Versd. diskr. Prosp. gratis! Nur echt vom Hygiena-Institut, Berlin W 15/ 110

Deshalb muß der Einsatz aller neuzeitlichen Hilfsmittel im deutschen Küstenrettungsdienst, besonders die weitere Motorisierung der Rettungsboote, mit allen Kräften betrieben werden. Von den 105 Geretteten des Jahres 1937 wurden 47 Personen durch Ruderrettungsboote der See entrissen. Ruderrettungsboote bedeuten aber unerhörte Anstrengung und größte Gefahr für die Retter sowie Verlust kostbarer Zeit, die oft über Leben und Tod entscheidet.

Die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger ist darum nach besten Kräften bemüht, die Motorisierung der Rettungsboote zu beschleunigen. So wurden im vergangenen Jahr in Dienst gestellt: das Groß-Motorrettungsboot „Hindenburg" für die Station Borkum;



Motorrettungsboot d. Dt. Ges. z. Rettung Schiffbrüchiger vor Helgoland.

ferner ein halb gedecktes Motorrettungsboot für die Station Horumersiel und ein Strand-Motorrettungsboot, ein „3 Tonnen-Boot", für die Station Ording. In Bau genommen wurden zwei halbgedeckte Motorrettungsboote und ein weiteres Strand-Motorrettungsboot.

Von 105 Stationen an der Nord- und Ostsee sind erst 35 mit Motorbooten ausgerüstet, sodaß noch viel zu tun bleibt, bis den freiwilligen Rettern, die unter Einsatz des eigenen Lebens den Kampf um das Dasein anderer führen, die modernen Hilfsmittel zur Verfügung gestellt werden können, die nicht nur den Erfolg vergrößern, sondern auch die eigene Sicherheit erhöhen. Dazu muß ein jeder Volksgenosse beitragen, damit die Männer unter der Flagge der Gesellschaft freudig das Losungswort erfüllen können: „Allzeit: Im Sturm vor der Hand!"

G. B.

Reedereiflaggen und Schornsteinabzeichen

Von Kapitän Carl Herbert.

In der englischen Sprache gibt es ein schönes Wort, das, auf Menschen angewandt, auch heute noch seine Gültigkeit hat: „Ships, which pass in the night“, Schiffe, die sich nachts begegnen, Schiffe, die im Dunkel der Nacht aneinander vorbeihuschen, kenntlich nur an den Positionslampen und den erhellten Innenräumen, von denen man aber oftmals nicht einmal den Namen weiß. Menschen, die einander vorbeigehen, sich in die Augen sehen, gemeinsame Interessen und Übereinstimmungspunkte feststellen und dann wieder aus dem gegenseitigen Gesichtskreis entschwinden auf Nimmerwiedersehen. So war es in der Schiffahrt, als es noch keine Funkentelegrafie gab und das Morsesignalwesen in der Praxis wenig angewandt wurde. Da der weitaus größte Teil aller Übersee-Schiffe heute mit Funkentelegrafie ausgerüstet ist, besteht eine häufige Verbindung zwischen passierenden und auf gleichem Kurs liegenden Schiffen, und man weiß auch in der Nacht, wes Nam' und Art ein anderes Schiff ist. Bei Tage ist es in erster Linie der Schornsteinanstrich, der das Erkennen eines anderen Schiffes leicht macht, und seit einigen Jahren haben unsere Großreedereien die dankenswerte Einrichtung getroffen, die Schornsteine ihrer Schiffe in den Häfen und auf den Revieren nachts anzustrahlen, so daß es für den am Ufer Stehenden oder auf einem anderen Schiff Vorbeifahrenden leicht ist, aus dem Schornsteinanstrich folgern zu können, zu welcher Reederei das betreffende Schiff gehört.

Die Verschiedenartigkeit des Schornsteinanstriches bringt eine erfreulich bunte Note in das Bild der Schiffe in den Häfen, und mit besonderer Anerkennung sei darauf hingewiesen, daß unsere Fischdampfer-Reedereien recht hübsche farbenfreudige Motive für die Kennzeichnung der Schornsteine ihrer Dampfer gewählt haben, mit Ausnahme der größten Fischereigesellschaft, der „Nordsee“, die sich mit einem schwarzen Anstrich für ihre 200 Fischdampfer begnügt. Schwarz ist auch der Schornsteinanstrich bei den Reedereien Kirsten, Gehrkens, häufig mit buntem Merkmal. Nachstehend seien die Schornsteinmerkmale der bedeutendsten deutschen Reedereien angegeben und weiter solche angeführt, die sich durch besonders orginelle Motive und hübsche Farbenwirkung auszeichnen:

Hamburg-Amerika Linie: Gelb mit schwarz-weiß-roter Haube (Topp).
Norddeutscher Lloyd: Gelb.
Hamburg-Südamerikanische Dampfschifffahrts-Gesellschaft: Weiß mit roter Haube.
Hamburg-Südamerika Linie: (Die vom Norddeutschen Lloyd übernommenen Schiffe) ebenso wie H. S. D. G. mit schrägem schwarzen Schlüssel im weißen Feld unter der roten Haube.
Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Hansa“, Bremen: Schwarz mit rot-weiß-rotem Band, in dem sich ein Eisernes Kreuz befindet.
Bugsier- Reederei- und Bergungs A. G.: Schwarz mit weißem Band.
Rob. M. Sloman jun., Hamburg: Schwarz mit hellgrünem Band.

Woermann-Linie A. G., Hamburg: Schwarz mit weißem Band, das zwei blaue und dazwischen einen grünen Streifen enthält.

Deutsche Ost-Afrika-Linie, Hamburg: Gelb mit schwarzer Haube. Unter letzterer ein breites Band mit schwarz-weiß-rot-weiß-schwarzen Ringen.

Deutsche Levante-Linie, Hamburg: Rot-weiße Diagonalfigur mit schwarzem Ovalschild, das die weißen Buchstaben D. L. L. enthält.

Atlas-Levante Linie, Bremen: Ebenso, nur statt des Buchstabens „D" ein „A".

„Atlas" Reederei A. G., Emden: Schwarz, grünes Band mit rotem Ball, darinnen weißes „A".

Argo-Reederei Rich. Adler & Co., Bremen: Gelb mit schwarzer Haube. Grünes Band mit gelbem Stern.

„Union", Handels- und Schiffahrts A. G., Bremen: Chromgelb mit schwarzer Haube.

Hamburg-Bremer Afrika Linie: Weißes, rotgerändertes Band, darinnen schräger Bremer Schlüssel.

Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Neptun", Bremen: Schwarz mit blau-gelbem Band.

Unterweser-Reederei A. G., Bremen: Diagonalflagge, links und rechts rote, oben und unten blaue Dreiecke. Darinnen die Buchstaben „U R A G."

John Th. Eßberger, Hamburg: Schwarz. weißes Band mit blauem „E".

Bißmark-Linie G. m. b. H., Hamburg: Schwarz, blau-gelbes Band mit rotem „B".

Ernst Ruß, Hamburg: Schwarz mit weißem Band mit rotem „E R" und rotem Stern links oben.

Seereederei „Frigga" A. G., Hamburg: Propeller in schwarzem, weißgerändertem Band, darinnen rotes „F".

Hugo Stinnes A. G., Hamburg: Weiß-rotes Band, darinnen „H. St." mit zwei gekreuzten Hämmern (ähnlich Poseidon-Reederei, Königsberg).

Rickmers-Reederei A. G., Hamburg: Breites weißes Band, darinnen grün-rot-weiße Reedereiflagge mit weißem „R".

Sauber & Co., Hamburg: Rot-gelb-rotes Band.

G. J. H. Siemers & Co., Hamburg: Gelb mit rotem Band, darinnen halber Stern mit Halbmond, beide weiß.

F. Laeisz, Hamburg und Afrikanische Frucht Co., Hamburg: Schwarz mit weißem Band, das in der Mitte rot geteilt ist.

Knöhr & Burchardt, Hamburg: Weißes Band mit blauem Ball.

Mathies Reederei A. G., Hamburg: Rotes Band mit weißem Rhombus, darinnen schwarzes „M".

Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Reederei, Hamburg: Gelb mit blau-rotem Band.

Waried Tankschiff-Reederei, Hamburg: (Deutsch-Amerikanische Petroleum-Gesellschaft) Schwarz-weiß-rot stehendes Band. Im weißen Feld rotes „N".

H. Vogemann, Hamburg: Gelb mit rotem Band, darinnen weißes „V".

Hanseatische Reederei E. Offen & Co., Hamburg: Rotes, weißgerändertes Band, darinnen breites Hanseatenkreuz.

H. C. Horn, Hamburg: Blau-rotes Band, darinnen weißes „H".

Sartori & Berger, Kiel: Gelb mit schwarzer Haube.

Paulsen & Ivers, Kiel: Rotes Band mit Eisernem Kreuz, darinnen „P & J".

H. W. Christophersen, Flensburg: Blaues Band mit weißem Rhombus, darinnen blaues „C".

Heinrich Schmidt, G. m. b. H., Flensburg: Gelb mit blauem siebenzackigen Stern.

Nordische Dampfer-Reederei, Lübeck: Blaues Band mit weißen Buchstaben „N D R“.

Erich Ahrens, Dampfschiffsreederei, Rostock: Weiß-rot-weißes Band.

August Cords, Rostock: Blaues Band mit rotem, weißgeränderten Rhombus, darinnen weiße Buchstaben „A C“.

Rud. Christ. Gribel, Stettin: Rotes Band, darinnen die weißen Buchstaben „R C G“.

Friedr. Krupp A. G. Bremen-Rotterdam: Rotgerändertes weißes Band mit drei verschlungenen Ringen.

In vielen Fällen entspricht die Reedereiflagge dem Schornsteinabzeichen und umgekehrt. Die Flagge einer Reederei, auch Haus- oder Kontorflagge genannt, weist häufig in ihren Buchstaben auf die Reedereifirma hin, wie z. B. bei der Reederei F. Laeisz, Hamburg, die weiß ist mit den roten Buchstaben „F L“. Die größte Privatreederei der Welt ist die des Kapitäns Wilhelm Wilhelmsen in Oslo, ihre Reedereiflagge weist die blauen Buchstaben W. W. in weißem Felde auf. Der Schornstein ist schwarz mit zwei schmalen blauen Ringen. Es gibt drei Reedereien, die ein Hakenkreuz in der Hausflagge führen, so die Isländische Reederei, deren Kontorflagge ein blaues Hakenkreuz aufweist, während der Schornstein weißen Anstrich mit blauer Haube hat. Ferner hat eine französische und eine indische Reederei das Hakenkreuz in der Hausflagge. In den Hausflaggen der deutschen Reedereien findet man vielfach unsere Nationalfarben schwarz-weiß-rot vertreten, so bei der Hamburg-Süd, der Bremer Hansa-Linie, bei Arnold Bernstein, Leonhardt & Blumberg, Hugo Stinnes, nebst Poseidon Schiffahrt A. G., Königsberg, Kauffahrtei A. G., Deutsch-Austral D. G. (Tochtergesellschaft der Hamburg-Amerika Linie), Deutsche Levante Linie usw.

Recht hübsch mutet die Reedereiflagge des Norddeutschen Lloyd an. Sie zeigt nämlich im weißen Feld den blauen Bremer Schlüssel, der sich mit dem blauen Anker kreuzt. Beide werden von blauen Lorbeer- und Eichenzweigen umrankt. Die Reedereiflagge der Hamburg-Amerika Linie ist eine blau-weiße Diagonalflagge, in deren Mitte ein gelbes Schild die 5 Buchstaben H A P A G aufweist, die Abkürzung der ursprünglichen Firmierung der „Hapag“, der Hamburg-Amerikanischen Paketfahrt Aktien-Gesellschaft.

Die Reedereiflagge weht immer mit der Nationalflagge zusammen, nie allein. Und zwar setzt man sie im Großtopp, also in der Spitze des hinteren Mastes bei zweimastigen Schiffen. Hat ein Schiff vier Masten, wie z. B. die Schnelldampfer der Hamburg-Amerika Linie und die Schiffe der „Fluß“-Klasse des Norddeutschen Lloyd („Main“, „Neckar“, „Mosel“, „Trave“, „Oder usw.) so verfährt man folgendermaßen: Im ersten, dem Fockmast, die Flagge des Ziellandes, also die amerikanische auf den Dampfern der „Deutschland“-Klasse, im Großtopp die Reedereiflagge, im Topp des dritten Mastes die Flagge des Heimathafens (Hamburg oder Bremen) und im letzten Mast den Namenwimpel, der gewöhnlich rot ist mit weißen Buchstaben oder umgekehrt.

Eine eigene Flagge führt der Kommodore einer Reederei. Er braucht nicht immer der älteste Kapitän seiner Gesellschaft zu sein, soll jedoch möglichst das Flaggschiff seiner Reederei führen, wie z. B. Kommodore Fritz Kruse vom Schnelldampfer „New York", dessen besondere, nur einmalige Flagge ein Doppelstander war, also eine weiße, zweimal ausgezackte Flagge mit dem Wappen der Hapag. Nach der Pensionierung von Kommodore Ziegenbein hat der Norddeutsche Lloyd z. Zt. keinen Kommodore, die Hamburg-Süd hat jedoch seit Mitte 1937 in dem Führer ihres Schnelldampfers „Cap Arcona", Kapitän Richard Niejahr, wieder einen Kommodore.

Im Gegensatz zu den Kriegsschiffen, auf denen Flagge und Wimpel während der Fahrt unausgesetzt wehen, setzt ein Handelsschiff seine Nationalflagge und Reedereiflagge nur im Hafen und fährt auf See ohne Flaggen. Nur beim Passieren eines anderen, bekannten Schiffes oder von bemerkenswerten Landpunkten steigen die Flaggen für kurze Zeit hoch und werden „gedippt", d. h. für kurze Zeit zum Gruße gesenkt. Für den seebefahrenen Fachmann genügt zumeist nur ein Blick auf die Schiffsform, den Anstrich des Schiffsrumpfes und vor allem den Schornstein, um sofort mit Sicherheit die Identität des betreffenden Schiffes angeben zu können. Beispiele: Passagierschiff mit roten, schwarzbehaubten Schornsteinen: Entweder Cunard-White Star Line oder Cie. Générale Transatlantique. Passagierschiff mit gelben Schornsteinen: Entweder Royal Mail Line oder P. & O. Line, falls Schiffsrumpf weiß ist, da alsdann ein Schnelldampfer der „Strath"-Klasse usw.

Mithin kommt dem Anstrich des Schornsteins eine große Wichtigkeit für das Auftreten eines Schiffes zu. Die Schweden bevorzugen die Farben gelb und blau, die Norweger, Holländer und Amerikaner blau und rot und auf deutschen Schiffen können wir, wie bereits angedeutet, häufig unsere Nationalfarben schwarz-weiß-rot im Schornsteinanstrich und in der Reedereiflagge antreffen.

Marine-Bücher

für 2,85 Mk

aus dem

SCHERL-VERLAG

E. FREIHERR v. SPIEGEL

U-Boot im Fegefeuer

Ein mitreißendes Buch von den Fahrten an den Feind. Mit 19 Tafelbildern.

Kriegstagebuch „U 202" und Oberheizer Zenne

Die beiden berühmten Bücher des bekannten U-Boot-Kommandanten jetzt in einem Band. Mit 12 Tafelbildern

KAPITÄN H. SAUER

Höllenmaschine im U-Boot

Ein packendes Buch von den Heldentaten der U-Boot-Waffe. Mit 19 Bildern

KAPITÄN E. SPINDLER

Das geheimnisvolle Schiff

Durchbruch des Hilfskreuzers „Libau' durch die Blockade zur irischen Revolution

CLEMENS LAAR

Die grauen Wölfe des Grafen Spee

Der Heldenkampf des deutschen Südsee-Geschwaders gegen die riesige feindliche Übermacht. Mit 20 Tafelbildern







Alles ohne W.-Schein! **Sport-Karabiner** 6 u. 9 mm v. 8.- an, 6 gezog. 9.50 **Kleinkalib.-Büchsen f. Winchesterpatr.** Modern. Gas-Browning mit Magaz. 7schüssig, für diese Gaspatr. 6,35 13.- bess. 18.- **Original-Walther-Gasp.** 6 mm 7sch. m. 50 Pat. 9.90. Elegant. Westentasch.-Alarm-Repetierpist. 4sch. massiv 250 gr. m. 50 Pat. 3.50. Katalog.

6,35 m/m

Waffen-Suhr, Neuenrade-Westfalen Nr. 919



Helikon - Harmonikas!

21/8 Tasten in 3chörig	RM	35.—
Klavierharm. 25/12 Tasten		32.—
Größere 30/32 „		72.—
Orchester-Harm. 6chörig		40.—
Wiener-Harm. 19/4 Tasten		10.50
Bandonetts 21/8 „		19.—

Katalog gratis!

H. Suhr, Neuenrade 581

Polstermöbel, Klein- und Einzelmöbel, Bücher- u. Schreibschränke, Dielenmöbel.

Franko, Teilzahlg., Katalog kostenfr.

G. Pensel & Sohn, Kulmbach 63 A

Neue Fortschritte in Schiffbau und Schiffahrt.

Von Ingenieur Ernst Trebesius.

Seit Jahrhunderten werden die Ladeluken der Seeschiffe durch Holzdeckel, die mit Segeltuch-Persenningen bedeckt sind, abgeschlossen. Derartige aus Holzbohlen bestehende Lukendeckel sind jedoch schon oft durch Sturzseen oder durch vom Sturm oder schwere Brecher losgeschlagene Ausrüstungsteile zerschlagen worden, wodurch den überstürzenden Wassermassen der Weg ins Schiffsinnere freigegeben wurde. Der Ersatz dieser hölzernen Lukenverschlüsse durch eiserne Deckel steht deshalb schon seit Jahren im Vordergrund des Interesses aller beteiligten Schiffahrtskreise. Außer der Sicherheit gegen das Zerschlagen bietet der eiserne Lukendeckel den Vorteil, daß eine wasserdichte Verkleidung mit Persenningen nicht erforderlich ist. Das zeitraubende Anbringen bzw. Fortnehmen dieser Abdichtung, die großem Verschleiß unterworfen ist und außerdem gegen die Einwirkung von Sturm und Seegang gut gesichert sein muß, kommt in Wegfall. Da bei großen Frachtschiffen ganze Lokomotiven oder andere schwierige Güter durch die Luken ins Schiffsinnere hinabgelassen werden müssen, so ist die Aufgabe, so große Öffnungen durch eiserne Deckel, die schnell geöffnet bezw. verschlossen werden müssen, zu decken, nicht einfach zu lösen. In Anbetracht der Wichtigkeit der Frage ist kürzlich ein aus deutschen Kapitänen und Schiffbauern bestehender Ausschuß gebildet worden, der Vorschläge für einen allen Anforderungen entsprechenden eisernen Lukenverschluß ausarbeiten soll.

Bei verschiedenen in den letzten Jahren zur Ablieferung gelangten englischen Seeschiffen bereitete das Geräusch „singender" Schiffsschrauben

den Schiffbauern arge Schwierigkeiten. „Sangen“ doch in einigen Fällen die Schiffsschrauben derart vernehmbar, daß die Auftraggeber die Abnahme dieser musikalischen Fahrzeuge einfach verweigerten. Das summende, kreischende oder mahlende Geräusch wird vor allem auf Fahrgastschiffen besonders lästig empfunden und jeder Seereisende, der dieses Geräusch tagelang ertragen mußte, wird selbstverständlich bei künftigen Überfahrten derartige Schiffe meiden. Es galt also, die Ursachen dieser höchst unliebsamen und mit wirtschaftlichen Verlusten verknüpften Erscheinung zu ergründen, um das Übel wirksam bekämpfen zu können.

Eingehende Beobachtungen auf Fahrgast-, Fracht-, Tank- und Walfangschiffen zeitigten das eigenartige Ergebnis, daß von acht Schrauben, die alle nach derselben Zeichnung, also mit vollkommen gleichartigen Abmessungen und Steigungen, von drei verschiedenen Herstellern geliefert wurden, zwei ein singendes Geräusch verursachten, während die übrigen sechs ruhig arbeiteten. In den Tropen arbeitete die Schraube eines Walfängers ruhig; in der Antarktis hingegen sang sie sehr vernehmbar. Eine andere Schraube schwieg bei entgegenkommender See und stimmte ihr Lied erst in ruhigem Wasser an. Das „Singen“ trat in keinem Falle bei rückwärts schlagenden Schrauben auf. Von den verschiedenen Ursachen, die eine Schraube zum „Singen“ veranlassen, sei an dieser Stelle nur die eine angeführt, daß schon die winzigen Ungenauigkeiten von Bruchteilen eines Millimeters, wie sie bei der Herstellung der Schrauben auftreten können, die Geräusche hervorzurufen vermögen. Wenn nur ein Flügel etwas von dem vorgeschriebenen Maß abweicht, so schwankt die Lautstärke im Takt der Schraubendrehzahl. —

Beim Anheizen der mit Ölfeuerung ausgerüsteten Dampfkessel muß

das zerstäubte, unter Druck in die Feuerung eingepreßte, schwer entflammbare Heizöl auf irgendeine Weise zunächst einmal angezündet werden. Da die Zündung durch eine mit offener Flamme brennende Fackel gefährlich ist, hat man verschiedentlich Versuche mit der elektrischen Zündung angestellt. Die bisher angewendeten Einrichtungen, wie Flammenbogen, Funkenstrecken und Widerstandsdrähte, bewährten sich jedoch im Betriebe nicht zur Zufriedenheit. Erst in letzter Zeit konnte die Aufgabe durch Anwendung einer elektro-chemischen Zündung restlos gelöst werden. Als Zündelement wird eine Flammpatrone, deren chemischer Brandsatz eine Stichflamme von 6 Sekunden Dauer und 2000 Grad Hitze erzeugt, verwendet. Aus Sicherheitsgründen kann die Flammpatrone nur in Verbindung mit einer Stromquelle verwendet werden. Vor der Zündung muß die Flammpatrone mit einem Stab durch eine Durchführung im Feuergeschränk des Kessels eingeführt werden. In der Endstellung des Zündstabes wird dieser durch eine in der Durchführung enthaltene Steckvorrichtung mit der Stromquelle verbunden. Durch Drücken eines Druckknopfschalters wird dann die Flammpatrone entzündet. Während der sechs Sekunden Brenndauer des chemischen Brandsatzes gelangt das im Brenner zerstäubte Heizöl in den Mischzylinder und wird durch die aus der Patrone austretende Stichflamme entzündet. Der Zündstab selbst wird darauf wieder aus der Durchführung herausgezogen und die Öffnung durch eine Klappe verschlossen. Diese elektrische Sicherheitszündvorrichtung ist inzwischen auf einer beträchtlichen Zahl der neuesten deutschen Schiffe eingeführt worden und hat sich gut bewährt. —

Der Voith-Schneider-Antrieb hat sich in der Binnenschiffahrt so gut bewährt, daß die Schiffbauer nunmehr auch darangehen, Seeschiffe damit auszurüsten. Selbstverständlich sind es zunächst nur kleinere Fahrzeuge, die an Stelle der bisher gebräuchlichen, an einer waagerecht gelagerten Schraubenwelle befestigten Schiffsschraube den neuartigen Antrieb erhalten. Außer kleinen, seegehenden Schnellbooten wurde bisher das Forschungsschiff „Makrele“ der Biologischen Anstalt auf Helgoland damit ausgerüstet, und nunmehr läßt auch die Hapag ihr neues Seebäderschiff „Helgoland“ mit einem derartigen Antrieb versehen.

Der besondere Vorzug des Voith-Schneider-Propellers besteht darin, daß ein damit ausgerüstetes Fahrzeug eine ganz hervorragende Stopp- und Wendefähigkeit besitzt und einen so erschütterungsfreien Gang der Anlage ermöglicht, daß auf dem Forschungsschiff „Makrele“ auch mikroskopische Untersuchungen während der Fahrt möglich sind. Das 36 Meter lange Fahrzeug kann einen vollen Drehkreis von 360 Grad in einer halben Minute fahren und in noch kürzerer Zeit auf der Stelle drehen, was mit dem üblichen Schiffspropeller nicht möglich ist. Da sämtliche Manöver von der Kommandobrücke aus gesteuert werden, können die beiden je 210 PS leistenden Antriebsmaschinen auch während dieser Manöver mit günstigster Drehzahl weiterlaufen.

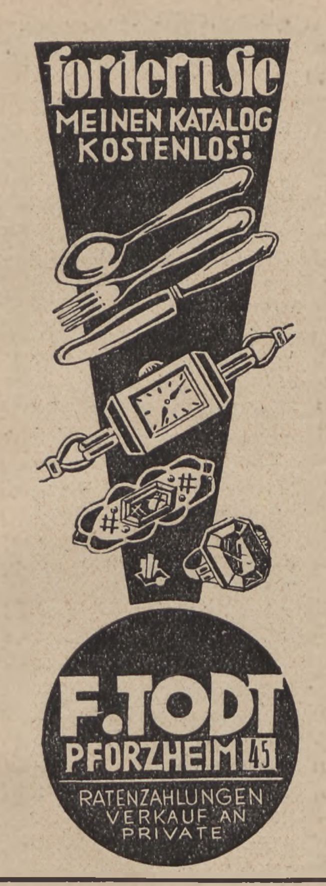
Die Weltgeltung des deutschen Schiffbaus beruht zu einem erheblichen Teil auf der rastlosen Forschungsarbeit, die bei uns auf dem Gebiete der Schiffbauversuchstechnik geleistet wird. Jeder neue

Entwurf eines größeren Schiffes wird, bevor eine Werft den Bauauftrag erhält, in der Hamburgischen Schiffbau-Versuchsanstalt an einem kleinen Modell auf die günstigste Form des Schiffsrumpfes und die beste Wirkung des Antriebes eingehend untersucht und erforderlichenfalls geändert, bis Theorie und Praxis übereinstimmen.

Die Schiffbauversuchstechnik erstreckt sich jedoch nicht nur auf die Forschungen an Schiffsmodellen, sondern auch auf Messungen an großen Schiffen, da erst deren Fahrtergebnisse eine Nachprüfung der im Schleppkanal gewonnenen Versuchsergebnisse gestatten. Mit besonders entwickelten Bordgeräten werden deshalb Geschwindigkeit, Leistung, Schraubendrehzahl, Schraubenschub, Steuer-, Stopp- und Manövrierfähigkeit, Bewegungen und Verhalten der Schiffe im Seegang untersucht und mit den Versuchsergebnissen verglichen.

Die weitere Entwicklung dürfte dahin führen, daß man das Verhalten der Seeschiffe nicht nur während der Probefahrten, sondern auch im Dauerbetrieb überwacht, und zu diesem Zweck die Meßzelle als neue Bordeinrichtung einführt. Wie man bisher schon Temperaturmessungen an Kesseln, Rohrleitungen und Motoren vornimmt, die Maschinenleistung in regelmäßigen Zeiträumen prüft und im Maschinentagebuch einträgt, wird man künftig eine fortlaufende Überwachung des Schiffes, bei der auch äußere Einwirkungen, wie Seegang, Windstärke und Windrichtung, Trimmlage usw. berücksichtigt werden, mit Hilfe einer „Meßzelle“, vornehmen.

Wenn in neuerer Zeit Versuche mit dem Doppelruder angestellt werden, so handelt es sich dabei durchaus nicht um die Ausführung einer neuen Idee. Doppelruder, von denen das eine auf der Steuerbordseite, das andere auf der Backbordseite am Heck eingebaut wurde, hat es schon in früheren Zeiten gegeben. Wenn heute diese Idee wieder aufgegriffen wurde, so waren dafür verschiedene Gründe maßgebend. Man stellte nämlich durch Modellversuche fest, daß bei Doppelschraubenschiffen die seitliche Anordnung der Ruder mancherlei Vorteile bietet. So wurden auf dem holländischen Motor-Schiff „Colombia“ nach umfassenden Versuchen Doppelruder eingebaut, die das Schiff vollkommen kursstabil machten. Bei 16 Knoten Fahrt wurde das Ruder siebzig Sekunden lang auf 5 Grad gelegt. Das Schiff begann zu drehen. Als es sich gerade recht schön im Schwung befand und um 21 Grad aus dem ursprünglichen Kurs abgewichen war, wurde das Doppelruder mittschiffs gelegt. Innerhalb von zwei Minuten war die Drehenergie vernichtet und das Schiff fuhr nach etwa 34 Grad Kursabweichung geradeaus weiter. Es wurden doppelte Drehkreise in 8-Form gefahren und dabei die benötigten Rudermaschinenleistungen gemessen. Die Drehkreise, die das Schiff fährt, sind außerordentlich klein. Die Versuche zeigten ferner, daß das Schiff bei jeder Windrichtung und bei jeder Windstärke kursstabil blieb. Selbst wenn ein Ruder ausgekuppelt wurde, steuerte das Schiff gut. Voraussetzung für das gute Arbeiten des Doppelruders ist natürlich, daß Ruder, Schiffsform und Rudermaschinenanlage ein harmonisches Ganzes bilden, da andernfalls keine so guten Ergebnisse zu erwarten sind.





O-X-Beine betreffend Prosp. diskret
F. E. Müller, Chemnitz 16 A|10
Gabelsbergerstraße 61.



mit 98 ccm Sachs-motor

mit 98 ccm Sachs-motor

Prospekte 326 durch die

EXPRESSWERKE AG.

Neumarkt (Bayer. Ostmark)

Sommersprossen

Mitesser u. Pickel wirken stets entstellend. Wissen Sie schon, daß die obersten Hautschichten durch unser Abschuppungspräparat „Schuppana" unmerklich in Form winzig kleiner Schüppchen entfernt werden können? Pflegen Sie dann aber gleich anschließend mit unserer Hautlotion „Sammala" die neue zarte, sammetweiche junge Haut. Beide Präparate in der Kombinationspackung kosten RM. 3,25 und Porto.

Fischer & Schmidt Z. 369 Dresden-A. 1, Marschallstr. 27



Ihre

Freizeit

verbringen Sie gesund, billig u. reizvoll im Klepper-Boot

GRAND PRIX 1937

Alle olympischen Faltboot-Siege 1936

Alle Klepper-Boote mit Patentbordwänden u. Vollkielboden

11 deutsche Reichspatente

6 Monatsraten
Auslieferung sofort

Klepper-Unterdachzelte: Grand Prix

Neuen Boots/Zeltkatalog kostenlos, bitten wir anzufordern

KLEPPER-WERKE
ROSENHEIM - 58

Größte Faltboot-Werft der Welt!

Marine-Kleidung

Klapphosen, Hemden, Arbeitszeug, Gummistiefel, Ölzeug.

Spezial-Preisliste anfordern!

John Glet, Marinekleidung, Berlin NO 18

Landsberger Allee 148, Fernspr. 53 45 61

Die Reichsschule für Seefahrer und Auslandsdeutsche.

Von Gerhard Horn.

In Hamburg-Altona kennt jeder ein altes Gebäude, das der Volksmund „Donnerschloß" nennt. Hoch über der Elbe an ihrem steil ansteigenden Ufer liegt es wie eine Burg mit Graben und Zinnen. Dieses Donnerschloß, das inmitten eines herrliches Parks liegt, beherbergt die Reichsschule für Seefahrer und Auslandsdeutsche. Jeden Monat einmal rücken dort etwa 30 Politische Leiter aus den Gruppen der Auslands-Organisation der NSDAP und ebenso viele Politische Leiter von deutschen Schiffen an, die als Seefahrer ebenfalls von der Auslands-Organisation betreut werden. Aus aller Welt und von allen Meeren treffen sie dort zusammen, um in dreiwöchiger Schulung etwas zu hören vom Aufbau im Nationalsozialistischen Deutschland, von allem, was ein Politischer Leiter wissen muß, um die ihm anvertrauten Partei- und Volksgenossen betreuen zu können.

Schon früh am Morgen schrillt die Bootsmannspfeife durch das Haus, und wenige Minuten später stehen die Lehrgangsteilnehmer angetreten in der Uniform der Reichsschulen der NSDAP zur Flaggenhissung. Im Tagesablauf folgen politische und weltanschauliche Vorträge, Turnen und Sport, lernen sie die wirtschaftlichen Verpflichtungen kennen, und werden durch Gastredner von der Leitung der AO unterrichtet über die Ziele und das Wollen der Auslands-Organisation.

Über allem aber steht das Erlebnis der Kameradschaft. Da tragen der Kapitän und der Erste Offizier das gleiche braune Ehrenkleid wie der Heizer und der Steuermann, und der Leiter eines deutschen Unternehmens im Auslande wie der kleine Angestellte einer auslandsdeutschen Firma. Bei den gemeinsam eingenommenen Mahlzeiten und am abschließenden Kameradschaftsabend haben die Lehrgangsteilnehmer reichlich Gelegenheit, ihre Erlebnisse auszutauschen und das im Kursus Gehörte in der Unterhaltung zu vertiefen. Wenn dann die drei Wochen um sind, dann fühlt wohl jeder, daß diese Zeit voll an Erlebnissen war. Wie groß die Dankbarkeit aller ist, beweisen Briefe, der Teilnehmer. So schreibt ein Auslandsdeutscher aus Spanien: „Drei Wochen Schulungskursus, drei Wochen inneren Erlebens. Diese Zeit hat in mir geweckt, was schon im Inneren zu erwachen begann, als ich mich noch fern der Heimat im fremden Lande befand".

Ein junger Seemann schreibt: „Dieser alte Bau des Donnerschlosses wird von einer herrlichen neuen Luft durchweht. Der Nationalsozialismus prägt hier neue Kämpfer, die große Pflichten kennen lernen, ihr Rüstzeug erhalten, um dem großen Vorleben ihres Führers nachzueifern."

Die größte Dankbarkeit aber kommt vielleicht dann zum Ausdruck, wenn unsere stolzen deutschen Schiffe mit wehender Flagge elbauf- oder abwärts fahren. Dann dippen sie, wenn das Donnerschloß in Sicht kommt, dreimal die Flagge und die Fahnenwache der Reichsschule erwidert den Gruß. So besteht die Kameradschaft nicht nur während des Lehrganges, sondern sie überdauert ihn und bindet die Kameraden an das gemeinsame Erleben.

Vergleichende Flottenübersicht nach dem Stande vom Frühjahr 1938

Schiffsklasse	Deutschland [2]) fertig		Deutschland im Bau und bewilligt		Britisches Reich fertig		Britisches Reich im Bau und bewilligt		Frankreich fertig		Frankreich im Bau und bewilligt		Italien fertig		Italien im Bau und bewilligt	
	Zahl	ts	Zahl	ts	Zahl	ts	Zahl	ts [1])	Zahl	ts	Zahl	ts	Zahl	ts	Zahl	ts
Schlachtschiffe	1	26000	3	96000	15	474700	7	255000	6	137450	3	96500	4	90350	2	70000
Panzerschiffe	3	30000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schwere Kreuzer	—	—	3	30000	15	145100	4	?	7	70000	—	—	8	79250	—	—
Leichte Kreuzer	6	35400	4	34000	45	276300	20	142400	12	84500	2	16000	16	86000	—	—
Minenkreuzer	—	—	—	—	1	6750	—	—	1	4800	—	—	—	—	—	—
Flugzeugträger	—	—	2	38500	6	115350	6	137000	1	22150	2	38000	—	—	—	—
Flugzeugmutterschiffe	—	—	—	—	2	11750	—	—	1	10000	—	—	1	4900	—	—
Zerstörer u. Flottillenf.	10	16250	12	20816	163	202000	40	70200	60	120300	18	26500	64	79800	16	25900
Unterseeboote	36	12400	25	13100	55	56600	20	20000	77	73650	15	12400	79	57850	19	15650

Schiffsklasse	Polen fertig		Polen im Bau und bewilligt		Sowjetunion [4]) fertig		Sowjetunion im Bau und bewilligt		Vereinigte Staaten [2]) fertig		Vereinigte Staaten im Bau und bewilligt		Japan fertig		Japan im Bau und [3]) bewilligt	
	Zahl	ts	Zahl	ts	Zahl	ts	Zahl	ts	Zahl	ts	Zahl	ts	Zahl	ts	Zahl	ts
Schlachtschiffe	—	—	—	—	3	69900	3	105000	15	464300	4	140000	9	273000	2	90000
Panzerschiffe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schwere Kreuzer	—	—	—	—	2	16050	6	48000	17	161200	1	10000	12	108000	4	36000
Leichte Kreuzer	—	—	—	—	4	25500	—	—	12	90500	9	85000	23	124000		
Minenkreuzer	1	2250	—	—	1	3500	—	—	—	—	—	—	2	13650	—	—
Flugzeugträger	—	—	—	—	1	?	—	—	4	100400	4	34600	5	75000	2	34000
Flugzeugmutterschiffe	—	—	—	—	—	—	—	—	2	21050	—	—	2	31050	3	27000
Zerstörer u. Flottillenf.	4	7350	—	—	20	30650	8	23200	113	149500	44	67400	110	137000	16	24000
Unterseeboote	3	2950	2	2200	160	81000	?	?	49	50900	21	30750	64	85000	10	17000

1) Die Größenangaben sind unsicher 2) ohne überalterte Schiffe. 3) Über bewilligte Schiffe fehlen Unterlagen 4) Die Angaben sind sehr unsicher.

Tafeln der Zeiten des Hochwassers und Niedrigwassers in Cuxhaven für das Jahr 1939.

Die folgenden Tafeln enthalten die Angaben der mitteleuropäischen Zeiten des Hoch- und Niedrigwassers in Cuxhaven für jeden Tag im Jahre 1939. Die Zeit des Hochwassers (Flut) ist der Augenblick, wo das Wasser seinen höchsten Stand erreicht hat und wieder zu fallen beginnt; die Zeit des Niedrigwassers (Ebbe) ist der Augenblick, wo das Wasser seinen tiefsten Stand erreicht hat und wieder zu steigen beginnt.

Januar

Hochwasser Vor-Mittag	Hochwasser Nach-Mittag	Datum	Niedrigwasser Vor-Mittag	Niedrigwasser Nach-Mittag
8 0	20 40	1	2 11	14 51
9 15	21 53	2	3 29	16 10
10 30	23 3	3	4 48	17 22
11 34	—	4	5 57	18 27
0 0	12 34	5	7 3	19 27
0 56	13 30	6	8 2	20 21
1 47	14 22	7	8 56	21 10
2 35	15 10	8	9 44	21 55
3 21	15 57	9	10 31	22 43
4 10	16 46	10	11 18	23 26
4 56	17 30	11	11 58	—
5 41	18 14	12	0 6	12 37
6 28	18 59	13	0 49	13 18
7 21	19 57	14	1 37	14 9
8 30	21 7	15	2 41	15 19
9 43	22 21	16	3 59	16 39
10 59	23 25	17	5 18	17 46
11 59	—	18	6 24	18 46
0 18	12 51	19	7 20	19 33
1 2	13 32	20	8 4	20 13
1 40	14 11	21	8 45	20 50
2 16	14 45	22	9 20	21 24
2 49	15 17	23	9 51	21 55
3 21	15 48	24	10 22	22 25
3 51	16 17	25	10 50	22 54
4 22	16 49	26	11 20	23 27
4 58	17 25	27	11 52	—
5 37	18 2	28	0 2	12 25
6 22	18 47	29	0 44	13 6
7 13	19 49	30	1 30	14 2
8 29	21 6	31	2 40	15 18

Februar

Hochwasser Vor-Mittag	Hochwasser Nach-Mittag	Datum	Niedrigwasser Vor-Mittag	Niedrigwasser Nach-Mittag
9 51	22 28	1	4 8	16 46
11 12	23 38	2	5 31	18 1
—	12 20	3	6 47	19 10
0 41	13 19	4	7 50	20 5
1 33	14 11	5	8 45	20 57
2 23	14 58	6	9 33	21 42
3 8	15 42	7	10 16	22 26
3 52	16 24	8	10 57	23 7
4 35	17 5	9	11 36	23 47
5 18	17 44	10	—	12 10
6 0	18 22	11	0 24	12 44
6 43	19 11	12	1 3	13 28
7 43	20 16	13	1 56	14 27
9 1	21 34	14	3 12	15 50
10 22	22 49	15	4 39	17 8
11 31	23 48	16	5 51	18 12
—	12 26	17	6 53	19 7
0 38	13 12	18	7 42	19 50
1 19	13 49	19	8 21	20 27
1 54	14 23	20	8 57	21 1
2 27	14 54	21	9 29	21 32
2 58	15 23	22	9 57	22 2
3 28	15 52	23	10 26	22 33
4 0	16 22	24	10 55	23 9
4 37	16 57	25	11 28	23 43
5 15	17 34	26	—	12 0
5 56	18 17	27	0 20	12 39
6 46	19 16	28	1 5	13 33

März

Hochwasser Vor-Mittag	Hochwasser Nach-Mittag	Datum	Niedrigwasser Vor-Mittag	Niedrigwasser Nach-Mittag
8 0	20 36	1	2 12	14 47
9 30	22 4	2	3 44	16 21
10 55	23 19	3	5 14	17 40
—	12 5	4	6 31	18 52
0 24	13 3	5	7 33	19 49
1 17	13 52	6	8 25	20 37
2 3	14 37	7	9 11	21 23
2 48	15 18	8	9 52	22 3
3 29	15 57	9	10 31	22 43
4 10	16 33	10	11 5	23 21
4 50	17 10	11	11 39	23 55
5 29	17 48	12	—	12 12
6 14	18 32	13	0 36	12 51
7 5	19 34	14	1 22	13 47
8 22	20 53	15	2 33	15 5
9 42	22 9	16	3 58	16 26
10 56	23 15	17	5 15	17 35
11 52	—	18	6 15	18 32
0 5	12 39	19	7 7	19 17
0 47	13 17	20	7 48	19 55
1 23	13 50	21	8 23	20 31
1 57	14 22	22	8 56	21 5
2 30	14 53	23	9 28	21 39
3 5	15 25	24	9 59	22 14
3 40	15 58	25	10 31	22 48
4 15	16 31	26	11 2	23 24
4 54	17 12	27	11 39	—
5 38	17 58	28	0 3	12 20
6 34	18 59	29	0 54	13 16
7 49	20 24	30	2 2	14 35
9 18	21 49	31	3 31	16 6

April

Hochwasser Vor-Mittag	Hochwasser Nach-Mittag	Datum	Niedrigwasser Vor-Mittag	Niedrigwasser Nach-Mittag
10 42	23 3	1	5 0	17 23
11 46	—	2	6 10	18 29
0 1	12 40	3	7 9	19 24
0 53	13 26	4	7 58	20 12
1 39	14 9	5	8 43	20 57
2 22	14 49	6	9 24	21 41
3 7	15 27	7	10 1	22 18
3 44	16 2	8	10 35	22 53
4 21	16 38	9	11 9	23 31
5 3	17 16	10	11 42	—
5 44	17 58	11	0 7	12 20
6 35	18 56	12	0 54	13 13
7 42	20 8	13	1 54	14 19
8 59	21 22	14	3 11	15 38
10 9	22 30	15	4 26	16 48
11 9	23 24	16	5 28	17 47
11 58	—	17	6 24	18 38
0 10	12 40	18	7 9	19 20
0 50	13 16	19	7 48	20 0
1 27	13 50	20	8 24	20 39
2 5	14 24	21	8 59	21 15
2 40	14 57	22	9 31	21 51
3 17	15 36	23	10 10	22 33
4 0	16 16	24	10 48	23 15
4 44	17 0	25	11 28	23 58
5 33	17 48	26	—	12 11
6 29	18 50	27	0 49	13 7
7 41	20 9	28	1 54	14 20
9 2	21 30	29	3 14	15 47
10 22	22 44	30	4 40	17 3

Mai

Hochwasser Vor-Mittag	Hochwasser Nach-Mittag	Datum	Niedrigwasser Vor-Mittag	Niedrigwasser Nach-Mittag
11 25	23 41	1	5 47	18 7
—	12 16	2	6 44	19 1
0 31	13 2	3	7 33	19 52
1 20	13 45	4	8 19	20 38
2 4	14 24	5	8 59	21 16
2 42	14 59	6	9 33	21 55
3 21	15 36	7	10 10	22 35
4 2	16 12	8	10 44	23 10
4 39	16 48	9	11 16	23 44
5 18	17 28	10	11 51	—
6 5	18 19	11	0 27	12 38
6 59	19 17	12	1 16	13 31
8 4	20 27	13	2 15	14 38
9 13	21 36	14	3 27	15 53
10 19	22 38	15	4 37	16 57
11 15	23 30	16	5 35	17 53
—	12 0	17	6 27	18 46
0 18	12 41	18	7 11	19 30
0 59	13 20	19	7 52	20 14
1 40	14 0	20	8 34	20 58
2 23	14 41	21	9 15	21 41
3 7	15 20	22	9 54	22 24
3 50	16 4	23	10 37	23 8
4 37	16 51	24	11 20	23 54
5 28	17 41	25	—	12 5
6 20	18 37	26	0 41	12 56
7 23	19 49	27	1 39	14 0
8 41	21 8	28	2 52	15 22
9 56	22 22	29	4 13	16 40
11 1	23 22	30	5 20	17 45
11 54	—	31	6 20	18 46

Juni

Hochwasser Vor-Mittag	Hochwasser Nach-Mittag	Datum	Niedrigwasser Vor-Mittag	Niedrigwasser Nach-Mittag
0 18	12 41	1	7 11	19 33
1 2	13 22	2	7 55	20 19
1 45	14 3	3	8 37	21 2
2 27	14 39	4	9 13	21 39
3 5	15 14	5	9 48	22 15
3 41	15 47	6	10 20	22 48
4 16	16 22	7	10 53	23 23
4 54	17 2	8	11 29	—
5 36	17 46	9	0 0	12 9
6 20	18 31	10	0 41	12 50
7 9	19 27	11	1 26	13 40
8 9	20 32	12	2 20	14 43
9 13	21 40	13	3 27	15 57
10 17	22 46	14	4 35	17 5
11 17	23 43	15	5 38	18 8
—	12 9	16	6 37	19 5
0 36	12 57	17	7 28	19 53
1 21	13 39	18	8 13	20 43
2 9	14 24	19	8 59	21 30
2 56	15 9	20	9 43	22 18
3 44	15 56	21	10 29	23 4
4 32	16 44	22	11 15	23 48
5 20	17 32	23	11 57	—
6 8	18 22	24	0 31	12 43
6 59	19 21	25	1 18	13 37
8 5	20 33	26	2 16	14 44
9 15	21 48	27	3 28	16 5
10 27	22 59	28	4 45	17 18
11 29	23 57	29	5 51	18 23
—	12 21	30	6 49	19 20

Juli

Hochwasser Vor-Mittag	Hochwasser Nach-Mittag	Datum	Niedrigwasser Vor-Mittag	Niedrigwasser Nach-Mittag
0 50	13 7	1	7 38	20 6
1 34	13 45	2	8 19	20 47
2 13	14 21	3	8 56	21 25
2 50	14 56	4	9 30	21 58
3 24	15 28	5	10 2	22 29
3 56	16 1	6	10 34	23 2
4 30	16 35	7	11 6	23 33
5 4	17 13	8	11 40	—
5 43	17 55	9	0 8	12 18
6 24	18 38	10	0 45	12 57
7 8	19 33	11	1 25	13 47
8 7	20 43	12	2 18	14 54
9 23	22 1	13	3 38	16 18
10 37	23 12	14	4 55	17 32
11 38	—	15	6 2	18 38
0 11	12 31	16	7 0	19 37
1 6	13 23	17	7 55	20 32
1 58	14 12	18	8 46	21 22
2 47	14 58	19	9 32	22 7
3 33	15 45	20	10 19	22 53
4 20	16 31	21	11 3	23 36
5 5	17 16	22	11 44	—
5 48	18 2	23	0 13	12 25
6 33	18 53	24	0 54	13 12
7 23	19 56	25	1 39	14 8
8 36	21 15	26	2 47	15 28
9 52	22 33	27	4 9	16 51
11 1	23 40	28	5 20	18 3
11 59	—	29	6 25	19 2
0 34	12 47	30	7 17	19 49
1 18	13 26	31	7 58	20 30

August

Hochwasser Vor-Mittag	Hochwasser Nach-Mittag	Datum	Niedrigwasser Vor-Mittag	Niedrigwasser Nach-Mittag
1 56	14 2	1	8 36	21 6
2 32	14 37	2	9 12	21 40
3 6	15 9	3	9 43	22 10
3 36	15 40	4	10 14	22 38
4 5	16 10	5	10 43	23 6
4 34	16 42	6	11 13	23 35
5 7	17 21	7	11 47	—
5 44	18 2	8	0 8	12 25
6 24	18 49	9	0 45	13 7
7 21	20 1	10	1 36	14 12
8 39	21 23	11	2 50	15 37
10 0	22 46	12	4 17	17 5
11 12	23 52	13	5 33	18 17
—	12 12	14	6 40	19 22
0 52	13 8	15	7 39	20 18
1 45	13 57	16	8 31	21 7
2 33	14 43	17	9 18	21 51
3 17	15 28	18	10 2	22 34
4 0	16 12	19	10 45	23 14
4 42	16 55	20	11 25	23 50
5 22	17 40	21	—	12 5
6 3	18 24	22	0 26	12 45
6 50	19 24	23	1 8	13 39
7 56	20 41	24	2 7	14 52
9 14	22 3	25	3 29	16 20
10 30	23 15	26	4 48	17 35
11 32	—	27	5 55	18 37
0 10	12 23	28	6 51	19 26
0 56	13 4	29	7 35	20 6
1 34	13 39	30	8 12	20 42
2 8	14 13	31	8 47	21 14

September

Hochwasser Vormittag	Hochwasser Nachmittag	Datum	Niedrigwasser Vormittag	Niedrigwasser Nachmittag
2 39	14 45	1	9 19	21 43
3 9	15 14	2	9 48	22 10
3 36	15 44	3	10 18	22 38
4 5	16 18	4	10 50	23 8
4 37	16 54	5	11 23	23 39
5 13	17 35	6	11 59	—
5 56	18 24	7	0 18	12 44
6 49	19 33	8	1 6	13 46
8 8	20 59	9	2 19	15 11
9 34	22 25	10	3 51	16 43
10 53	23 36	11	5 13	18 0
11 55	—	12	6 22	19 6
0 37	12 51	13	7 22	19 59
1 27	13 38	14	8 12	20 46
2 12	14 23	15	8 58	21 28
2 54	15 6	16	9 40	22 9
3 35	15 50	17	10 23	22 47
4 14	16 32	18	11 3	23 22
4 53	17 13	19	11 40	23 56
5 32	17 56	20	—	12 18
6 17	18 53	21	0 37	13 10
7 21	20 7	22	1 34	14 18
8 39	21 28	23	2 51	15 44
9 56	22 42	24	4 14	17 1
10 59	23 38	25	5 19	18 2
11 50	—	26	6 17	18 52
0 24	12 33	27	7 3	19 32
1 1	13 8	28	7 40	20 8
1 35	13 42	29	8 16	20 40
2 6	14 15	30	8 50	21 10

Oktober

Hochwasser Vormittag	Hochwasser Nachmittag	Datum	Niedrigwasser Vormittag	Niedrigwasser Nachmittag
2 35	14 46	1	9 20	21 39
3 5	15 19	2	9 53	22 11
3 37	15 55	3	10 28	22 44
4 12	16 33	4	11 3	23 18
4 50	17 16	5	11 41	23 55
5 32	18 8	6	—	12 29
6 39	19 17	7	0 48	13 31
7 49	20 46	8	2 0	14 57
9 16	22 9	9	3 32	16 27
10 31	23 15	10	4 50	17 37
11 33	—	11	5 59	18 41
0 12	12 27	12	6 57	19 32
1 0	13 13	13	7 46	20 18
1 44	13 59	14	8 33	21 1
2 26	14 45	15	9 19	21 41
3 7	15 26	16	10 0	22 19
3 46	16 6	17	10 38	22 53
4 22	16 47	18	11 15	23 27
5 1	17 32	19	11 55	—
5 46	18 23	20	0 7	12 42
6 43	19 32	21	0 59	13 44
7 57	20 46	22	2 8	14 58
9 10	21 56	23	3 26	16 13
10 16	22 58	24	4 35	17 18
11 11	23 45	25	5 34	18 11
11 57	—	26	6 25	18 55
0 26	12 35	27	7 5	19 31
0 59	13 12	28	7 45	20 7
1 33	13 49	29	8 23	20 42
2 7	14 24	30	8 59	21 15
2 41	14 59	31	9 33	21 49

November

Hochwasser Vormittag	Hochwasser Nachmittag	Datum	Niedrigwasser Vormittag	Niedrigwasser Nachmittag
3 15	15 36	1	10 9	22 23
3 51	16 19	2	10 50	23 3
4 34	17 6	3	11 32	23 45
5 21	18 0	4	—	12 22
6 19	19 7	5	0 38	13 23
7 33	20 25	6	1 44	14 36
8 53	21 46	7	3 7	16 3
10 12	22 54	8	4 30	17 14
11 12	23 49	9	5 35	18 16
—	12 5	10	6 34	19 7
0 37	12 56	11	7 28	19 54
1 21	13 41	12	8 15	20 37
2 3	14 24	13	8 59	21 18
2 44	15 6	14	9 40	21 53
3 19	15 45	15	10 18	22 29
3 57	16 26	16	10 57	23 4
4 36	17 6	17	11 32	23 39
5 15	17 51	18	—	12 13
6 4	18 44	19	0 24	13 1
7 3	19 49	20	1 17	14 0
8 12	20 57	21	2 23	15 10
9 21	22 4	22	3 38	16 22
10 25	22 59	23	4 44	17 19
11 15	23 43	24	5 38	18 9
—	12 3	25	6 31	18 56
0 27	12 48	26	7 19	19 38
1 6	13 24	27	7 57	20 15
1 41	14 2	28	8 36	20 55
2 20	14 46	29	9 20	21 34
3 0	15 29	30	10 3	22 14

Dezember

Hochwasser Vormittag	Hochwasser Nachmittag	Datum	Niedrigwasser Vormittag	Niedrigwasser Nachmittag
3 41	16 13	1	10 45	22 58
4 27	17 2	2	11 30	23 40
5 15	17 53	3	—	12 16
6 8	18 49	4	0 29	13 7
7 10	19 57	5	1 25	14 8
8 26	21 15	6	2 37	15 29
9 45	22 27	7	4 2	16 45
10 49	23 23	8	5 9	17 46
11 48	—	9	6 15	18 45
0 16	12 42	10	7 12	19 36
1 4	13 27	11	8 0	20 18
1 44	14 9	12	8 43	20 57
2 22	14 50	13	9 24	21 35
3 1	15 29	14	10 3	22 10
3 37	16 6	15	10 39	22 43
4 12	16 42	16	11 12	23 17
4 49	17 22	17	11 48	23 56
5 32	18 6	18	—	12 28
6 17	18 50	19	0 37	13 8
7 8	19 47	20	1 24	13 59
8 11	20 50	21	2 22	15 1
9 18	21 54	22	3 33	16 11
10 25	22 56	23	4 43	17 15
11 25	23 50	24	5 47	18 16
—	12 16	25	6 44	19 8
0 38	13 5	26	7 36	19 55
1 23	13 53	27	8 27	20 41
2 7	14 38	28	9 13	21 24
2 50	15 22	29	9 56	22 8
3 34	16 9	30	10 42	22 52
4 20	16 55	31	11 26	23 34

Rätselauflösungen.

Die Lösungen der Denksportaufgaben von Seite 212 lauten:

1.) Die Überfahrt: Herr B., der mit dieser Reise nach Amerika eine gerade Anzahl von Ozeanüberquerungen erreicht.

2.) Glückhafte Fahrt: Im Februar des Jahres 1916. — Von den sieben Tagen Fahrtdauer entfällt ein Tag auf den Monat des Auslaufens; dieser kann daher nur 29 Tage zählen, was lediglich auf den Februar eines Schaltjahres zutrifft. Von den vier Kriegsjahren war das Jahr 1916 ein Schaltjahr.

Die Rätsel auf Seite 240 sind wie folgt zu lösen:

1.) Ergänzungsrätsel:

F renn d
R raup e
I lle r
E ssi g
D ona r
R ome o
I bi s
C ere s
H alb e

„Friedrich der Große"

2.) Geheimschrifträtsel:

Schlüsselwörter.

1.) Zander. 2.) Stifter.

„Stander Z:
Ran an den Feind".

Anhang zur Tafel der Hochwasser- und Niedrigwasser-Zeiten.

Mittlere Verspätung oder Verfrühung in den Mitteleuropäischen Zeiten des Hochwassers und Niedrigwassers an verschiedenen Punkten der deutschen Nordseeküste gegen die in der vorangehenden Tafel für das Jahr 1939 gegebenen Hochwasser- und Niedrigwasser-Zeiten in Cuxhaven mit Angaben der mittleren Tidenhübe.

Ort	Mitteleuropäische Zeit des Hochwassers (— früher, + später als in Cuxhaven)		Mitteleuropäische Zeit des Niedrigwassers (— früher, + später als in Cuxhaven)		Mittlerer Tidenhub in Metern
	St.	M.	St.	M.	
Helgoland	— 1	20	— 1	20	2,24
Borkum, Südstrand	— 2	17	— 2	39	2,16
Knock, An der	— 0	57	— 1	9	2,76
Emden, Nesserland-Schleuse .	— 0	29	— 0	48	3,04
Leerort	+ 0	30	+ 1	2	2,39
Papenburger Schleuse	+ 2	9	—		1,10
Juist	— 1	39	— 1	48	2,27
Norderney, Reede	— 1	42	— 2	4	2,36
Baltrum, Reede	— 1	41	— 1	46	2,34
Westeraccumersiel	— 1	4	— 0	45	2,20
Langeoog, Reede	— 1	22	— 1	54	2,40
Neu Harlingersiel	— 1	1	+ 0	24	2,00
Spiekeroog, Reede	— 1	22	— 1	40	2,60
Friedrichsschleuse	— 1	13	— 0	41	2,70
Wangeroog, Kirchturm . . .	— 1	16	—		2,80
Horumersiel	— 0	24	—		3,00
Hooksiel	— 0	20	—		3,10
Rüstersiel	— 0	2	—		3,40
Wilhelmshaven	+ 0	11	— 0	20	3,60
Mariensiel	+ 0	17	—		—
Barelersiel	+ 0	16	—		3,00
Roter Sand, Leuchtturm . . .	— 1	7	— 1	12	2,69
Weser-Feuerschiff	— 0	52	—		3,14
Hohen-Wegs, Leuchtturm . .	— 0	40	— 0	50	3,08
Bremerhaven, Einfahrt . . .	+ 0	20	+ 0	9	3,32
Wesermünde, Einfahrt . . .	+ 0	12	+ 0	24	3,30
Nordenham	+ 0	41	+ 0	39	3,30
Brake	+ 1	19	+ 1	32	3,18
Elsfleth	+ 1	40	+ 1	55	3,07
Vegesack	+ 2	22	+ 2	50	2,90
Bremen, Freihafen	+ 2	34	+ 3	12	3,04

Ort	Mitteleuropäische Zeit des Hochwassers (— früher, + später als in Cuxhaven)		Mitteleuropäische Zeit des Niedrigwassers (— früher, + später als in Cuxhaven)		Mittlerer Tidenhub in Metern
	St.	M.	St.	M.	
Elbe-Feuerschiff Nr. I	— 0	57	— 0	57	2,82
Scharhörn	— 0	52	— 1	0	2,82
Cuxhaven, Einfahrt	0	0	0	0	2,82
Brunsbüttel	+ 1	3	+ 1	26	2,57
Glückstadt, Hafeneinfahrt . . .	+ 1	48	+ 2	18	2,58
Brunshausen	+ 2	41	+ 3	19	2,42
Lühe	+ 3	11	+ 3	48	2,35
Schulau	+ 3	23	+ 3	58	2,30
Blankenese (Falkental) . . .	+ 3	39	+ 4	16	2,23
Harburg, Schleuse	+ 4	29	+ 5	19	2,28
Hamburg, Ponton bei St. Pauli	+ 4	17	+ 5	2	2,25
Bunthaus	+ 4	50	+ 5	52	2,04
Blauort-Sand, Norderpiep . .	— 0	7	—		3,04
Büsum, Hafen	— 0	6	— 0	52	3,07
Meldorf, Hafen	+ 0	1	— 0	39	—
Eider, Ansegelungstonne . . .	— 0	12	— 0	12	3,00
Vollerwiek, Verlorenhörn . .	+ 0	4	—		2,94
Tönning, Reede	+ 0	42	+ 1	0	2,70
Mittelhever, Ansegelungstonne	— 0	54	—		2,84
Pellworm, Hafen	+ 1	4	+ 0	7	3,00
Südfall, Fahrwasserkante . .	+ 0	34	— 0	23	2,84
Nordstrand, Fahrwasserkante .	+ 1	0	—		3,04
Husum, Schleuse	+ 1	6	+ 0	30	3,28
Schmaltief, Ansegelungstonne .	— 0	57	—		2,64
Hooge, Süderaue	+ 0	45	— 0	13	2,64
Wyk (Insel Föhr)	+ 1	2	+ 0	6	2,44
Dagebüll, Brücke	+ 1	16	+ 1	21	2,35
Amrum, Kniephafen	— 0	17	—		2,00
Listertief, Ansegelungstonne .	+ 0	40	+ 0	6	1,64
List, Reede	+ 1	35	+ 0	56	1,53
Munkmarsch, Loch	+ 1	28	—		1,70

Die größten Handelsschiffe der Welt Juli 1938.

Erklärungen: *=steht auf der Abwrackliste. T=Turbinen. TE=Turbo-elektrischer Antrieb. Mo=Motoren. Ko=Kolbenmaschinen. KoT=Kolbenmaschinen und Turb.

Schiffsname	Baujahr	B.-R.-T.	Länge m	Seemeilen	Reederei
TE Normandie, französisch	1935	82 799	293	30	Cie. Générale Transatl.
TE Queen Mary, britisch	1936	81 250	310	30	Cunard White Star Line
T Bremen, deutsch	1928	51 656	274	28	Nordd. Lloyd, Bremen
T Rex, italienisch	1932	51 062	268	28	„Italia" Flotte Riunite
T Europa, deutsch	1929	49 746	271	28	Nordd. Lloyd, Bremen
T Conte di Savoia, italien.	1932	48 502	248	24	„Italia" Flotte Riunite
T *Aquitania, britisch	1914	45 647	265	23	Cunard White Star Line
T Ile de France, französisch	1926	43 450	233	23	Cie. Générale Transatl.
T Empreß of Britain, brit.	1930	42 348	223	24	Canadian Pacific R. C.
T Nieuw Amsterdam, holl.	1938	36 287	230	21	Holland-Amerika Linie
T Paris, französisch	1921	34 569	224	21	Cie. Générale Transatl.
T Roma, italienisch	1926	32 583	215	21	„Italia" Flotte Riunite
T Columbus, deutsch	1922	32 565	228	21	Nordd. Lloyd, Bremen
Mo Augustus, italienisch	1927	30 418	217	19	„Italia" Flotte Riunite
T Statendam, holländisch	1929	28 291	204	19	Holland-Amerika Linie
T Champlain, französisch	1931	28 124	185	18	Cie. Générale Transatl.
Mo Georgic, britisch	1932	27 759	208	18	Cunard White Star Line
T Cap Arcona, deutsch	1927	27 561	196	20	Hamburg-Südamer. D.-Ges.
Mo Britannic, britisch	1930	26 943	208	18	Cunard White Star Line
Mo Capetown Castle, britisch	1937	26 850	221	18	Union Castle S. C.
T Empreß of Japan, brit.	1933	26 032	196	21	Canadian Pacific R. C.
T Conte Grande, italienisch	1928	25 661	199	21	„Italia" Flotte Riunite
Mo Stirling Castle, britisch	1936	25 550	202	20	Union Castle S. C.
Mo Athlone Castle, britisch	1936	25 510	201	20	Union Castle S. C.
TE Strathmore, britisch	1936	25 428	200	21	Penins. & Orient. St. N. C.
T Conte Biancamano, ital.	1925	24 416	198	20	„Italia" Flotte Riunite
T Manhattan, amerikanisch	1932	24 289	203	20	United Staates Lines
T Washington, amerikanisch	1933	24 289	203	20	United Staates Lines
Ko *Rotterdam, holländisch	1908	24 149	192	17	Holland-Amerika Linie
TE Orion, britisch,	1934	23 371	192	21	Orient Steam Navig. Co.
Mo Vulcania, italienisch	1928	23 970	192	19	„Cosulich" Sociedade, Triest
Mo Saturnia, italienisch	1927	23 940	192	19	„Cosulich" Sociedade, Triest
Ko *George Washington, am.	1908	23 788	213	18	United States Lines
T Duilio, italienisch	1923	23 635	183	21	„Italia" Flotte Riunite
Mo Wilhelm Gustloff, deutsch	1938	23 512	195	15,5	Deutsche Arbeitsfront
T Strathmore, britisch	1937	23 428	192	21	Penins. & Orient. St. N. C.
T Strathoden, britisch	1937	23 412	192	21	Penins. & Orient. St. N. C.
T Strathallan, britisch	1937	23 408	192	20	Penins. & Orient. St. N. C.
T New York, deutsch	1927	23 337	183	20	Hamburg-Amerika Linie
TE Orcades, britisch	1937	23 316	192	21	Orient Steam Navig. Co.
TE Queen of Bermuda, brit.	1933	22 575	168	20	Furneß, Withy & Co.
TE Monarch of Bermuda, „	1931	22 424	168	20	Furneß, Withy & Co.
TE Strathaird, britisch	1932	22 284	195	20	Penins. & Orient. St. N. C.
TE Strathaver, britisch	1931	22 283	195	20	Penins. & Orient. St. N. C.

Schiffsname	Baujahr	B.=R.=T.	Länge m	Seemeilen	Reederei
T Alcantara, britisch	1926	22 209	193	16,5	Royal Mail S. P. T. C.
T Hamburg, deutsch	1926	22 117	183	20	Hamburg=Amerika Linie
T Asturias, britisch	1925	22 048	192	16,5	Royal Mail S. P. T. C.
TE President Coolidge, amer.	1931	21 936	187	21	Dollar S. S. Lines
T Giulio Cesare, italienisch	1921	21 900	183	19	„Italia" Flotre Riunite
Mo Unitas, deutsch	1937	21 846	183	12	Jürgens & v. d. Bergh
T Empreß of Australia, br.	1914	21 833	180	18	Canadian Pacific R. C.
T Empreß of Canada, brit.	1922	21 517	191	20	Canadian Pacific R. C.
Ko *America, amer.	1905	21 329	204	17	United States Shipping B.
T Hansa, deutsch	1923	21 131	183	20	Hamburg=Amerika Linie
T Deutschland, deutsch	1923	21 046	183	20	Hamburg=Amerika Linie
KoT Mooltan, britisch	1923	20 952	183	17,5	Penins. & Orient. St. N. C.
Ko Maloja, britisch	1923	20 914	183	17,5	Penins. & Orient. St. N. C.
Mo Terje Viken, britisch	1936	20 638	190	14	United Whaler Ltd., London
Mo Warwick Castle, britisch	1930	20 445	198	18	Union Castle S. C.
T Carinthia, britisch	1925	20 277	183	16,5	Cunard White Star Line
T Franconia, britisch	1923	20 175	183	16,5	Cunard White Star Linie
T Ducheß of Bedford, brit.	1923	20 123	177	17,5	Canadian Pacific R. C.
T Ducheß of Atholl, britisch	1928	20 119	177	17,5	Canadian Pacific R. C.
Mo Winchester Castle, britisch	1930	20 109	193	18	Union Castle S. C.
Mo Carnavon Castle, britisch	1930	20 109	192	18	Union Castle S. C.
T Otranto, britisch	1925	20 032	193	18	Orient Steam Nav. Cie.
T Ducheß of Richmond, brit.	1928	20 022	177	18	Canadian Pacific R. Co.
T Ducheß of York, britisch	1928	20 021	177	18	Canadian Pacific R. Co.
T Oronsay, britisch	1925	20 008	193	18	Orient Steam Nav. C.
Im Bau:					
T Queen Elizabeth, britisch	1938	85 000	300	30	Cunard White Star Line
T Mauretania, britisch	—	35 000	230	22,5	Cunard White Star Line
T Pasteur, französisch	—	28 500	200	27	Cie. Sudatlantique Paris
M Stockholm, schwedisch	—	26 400	194	19	Svenska=Amerika Linie
T Andes, britisch	—	26 138	196	22	Royal=Mail Line

Redaktionelle Notizen.

Das neue Format des Köhlerschen Flotten-Kalenders wird allen unseren Lesern sogleich aufgefallen sein. Es ist gewählt auf Grund einer Anordnung des Werberats der deutschen Wirtschaft über die Normung der Kalenderformate. Die Verkleinerung des Formats wird jedoch reichlich ausgeglichen durch eine nochmalige Erweiterung des Umfangs.

Beiträge für den Köhlerschen Flotten-Kalender in Form von Aufsätzen und vor allem auch Bildern sind jederzeit willkommen. Im Falle der Annahme werden diese Beiträge entsprechend honoriert. Für nicht ausdrücklich verlangte Einsendungen kann indessen eine **Haftung nicht übernommen** werden. Rücksendung der Manuskripte kann nur erfolgen, **wenn Rückporto beiliegt.**

Die Abbildung „Möwen" auf Seite 188 ist als Postkarte im Verlag Hans Andres, Hamburg, erschienen.

Buchbesprechungen.

C. Harald Harlinghausen, Oberltnt. z. S., Ein Junge geht zur Kriegsmarine. Ein Bild vom Leben und vom Dienst in unserer heutigen Kriegsmarine. 193 Seiten Text. 48 Abbildungen auf Kunstdrucktafeln. In Ganzleinen RM. 3.85. **Wilhelm Köhler Verlag, Minden in Westfalen. Wer zur Marine will, möchte wissen,** wie sich das Leben und der Dienst bei der Marine im einzelnen abspielen, was für Ausbildungswege und Aufgaben dort des Soldaten harren. Frei von falschen Illusionen und phantasiereicher Abenteuerlust wird durch diese eingehende Schilderung des Werdegangs eines Jungen, der zur Kriegsmarine kommt, ein umfassendes Gesamtbild und eine ganz klare Vorstellung gegeben, was und wie die Kriegsmarine überhaupt ist. Die Eltern und Erzieher mögen hieraus Verständnis schöpfen für den brennenden Wunsch ihrer Jungen, und der heranwachsenden Jugend sei es eine freudige Hinführung zu einem der schönsten Berufe, die es überhaupt gibt.

Erste U-Boots-Besichtigung.

Von Korv.-Kapt. a. D. G. G. Freiherr v. Forstner.

Im Sommer 1912 sollte auf unserer kurz vorher gegründeten I. Uboots-Flottille eine Besichtigung ganz besonderer Art durchgeführt werden. Es handelte sich um keine militärische Vorführung, die Besichtigung sollte vielmehr im Hafen durch den Chef des Reichs-Marineamtes oder seinen Vertreter erfolgen.

Ein rein materieller oder verwaltungstechnischer Zweck lag dieser Besichtigung zugrunde. Die Flottenleitung hatte, dem Wunsche der Ubootsfront entsprechend, beim Reichs-Marine-Amt die Gewährung von Zulagen an die Uboots-Besatzungen als Entschädigung für besonderen Verschleiß von Bekleidungsgegenständen und für die schwierigen und eingeengten Wohn- und Lebensbedingungen beantragt. —

So kam Konteradmiral Scheer als Vertreter des Reichs-Marine-Amtes zu uns. Mit fünf Ubooten lagen wir längsseit unseres Flottillen-Führerbootes „D 5" an der Blücherbrücke in Kiel. Ein jedes Uboot war in einem verschiedenen Bereitschaftszustand, um auch wirklich alle Lebensbedingungen dem Inspizierenden vorführen zu können.

Das erste Boot „hafenklar". Hier brauchten keine besonderen Vorkehrungen getroffen zu werden, das zweite Boot „seeklar für Überwasserfahrt", auf ihm stand bei aufgetakelter Kommando-Schutzbrücke, die durch einen Segeltuchbezug gebildet wurde, die Turmbesatzung trotz glühender Sonnenhitze im „Schlecht-Wetter-Anzug". Bei geschlossenen Decksluks mußte der Rest der Besatzung sich im Innern des Bootes aufhalten. Das war schon weniger angenehm.

Das dritte Boot lag „tauchklar" mit abgetakeltem Brückenkleid, in dem geöffneten Turmluk saß, auch schon klar zum Einsteigen, nur noch der Kommandant im Lederpäckchen. Das vierte Boot war mein „U. 7". Wir hatten Essensbesichtigung, das ließ sich schon eher vertragen.

Schließlich das fünfte Boot, es war „U. 9" unter seinem ersten Kommandanten, meinem guten Freunde und Kameraden, Kapitänleutnant Jürst, sollte im „Schlafen" besichtigt werden, wobei die ganze Besatzung in ihren Kojen oder Hängematten liegen mußte, bis der Herr Admiral kam. Auch das stellte einen ganz erträglichen Besichtigungszweig dar, wenn es vielleicht auch etwas warm war. Jedenfalls hatten wir mit der „Essensbesichtigung" den besten Teil erwischt.

Pünktlich um 8 Uhr vormittags mußten wir unserem Flottenchef „Klar zur Besichtigung!" melden. An Vorbereitungen hatte ich es, bzw. mein Koch am schwierigsten, denn genau mit dem Eintreffen des Admirals mußte das „Diner" serviert werden. Ich hatte Weißkohl mit Hammelfleisch angesetzt, da dieses Gericht mit am besten bei geschlossenen Luken die „Mittags-Uboots-Atmosphäre" darzustellen schien.

Der Admiral kam und kam aber nicht. Von 9 Uhr ab wurde mein Koch unruhig und meldete mir: „Ich kann den Hammelkohl nicht mehr halten, ich muß ihn an die Leute ausgeben, wir können dem Admiral doch nicht mit angebranntem Hammelkohl unter die

Augen treten." Das leuchtete mir ein, und nachdem mein Koch mir versprochen hatte, schnellstens eine zweite Auflage wieder servierbereit zu machen, sobald der Admiral glücklich in Sicht war, machten wir an diesem hohen Besichtigungstag um 9,15 Uhr zum erstenmal Mittag.

Gegen 10 Uhr vormittags traf Konteradmiral Scheer ein. Erst kamen nach der Begrüßung auf dem Flottillenboot vor mir die drei ersten Boote heran, und ich konnte ganz beruhigt sein, als mir mein Koch meldete: „Bis der Admiral die drei andern Dingers durchbesehen hat, bin ich mit dem frischen Hammelkohl allermeist wieder klar." Konteradmiral Scheer war nun in einer funkelnagelneuen Uniform aus Berlin erschienen. In geschickter Weise für den beabsichtigten Zweck machte man ihn darauf aufmerksam, daß er unmöglich mit diesem Uniformrock noch hinterher auf die Straße gehen könne, wenn er mit ihm auch nur für kurze Zeit in das ölige Uboot hineinstiege. Das leuchtete dem hohen Besichtigenden ein, und gern zog er sich auf dem Führerboot ein Jackett des Wachoffiziers, Oberleutnant z. S. Schwieger, an, dem später so erfolgreichen Kommandanten von „U. 20".

Nun war das Malheur natürlich nicht abzuwenden, daß alle Leute den hohen Admiral nur mit „Herr Oberleutnant" anredeten, was der sich aber ganz gern gefallen ließ, oder schließlich — gefallen lassen mußte. — Als er zu uns auf „U. 7" kam, wurde das zweite Mittagessen um 10,30 Uhr gerade serviert. Interessiert und leutselig fragte Admiral Scheer meine Matrosen: „Na, das schmeckt wohl?"— „Und wie, Herr Oberleutnant, hier schmeckt bloß allens nach Petroleum." Schon kam mein Koch dazu, mit einem dampfenden Teller nebst „Schanzzeug": „Wollen der Herr Oberleutnant nich auch mal probieren?" Und tatsächlich schmeckte dieser Schlag vielleicht noch etwas mehr nach Petroleum als der unsrige. Jedenfalls ließ er ihn nach dem ersten Löffel stehen und ging schleunigst nach „U. 9" hinüber, wo er nach Herumkriechen unter den wegen der heutigen Hitze besonders tief hängenden Hängematten auch bald genug hatte. Als er dann am hellen Tageslicht eine ganze Reihe von Oelflecken auf seinem Oberleutnantsjackett bemerkte, die vielleicht allerdings auch schon vorher darauf gewesen sein mögen, freute er sich, daß sein neuer Rock dieser Gewaltbeanspruchung glücklich entgangen war. So bekamen wir bald darauf vom Reichs-Marine-Amt eine besondere Zulage bewilligt, die den schönen Namen „Raumbeschränkungs-Zulage" erhielt.

Mittags um 12 Uhr gab es dann bei uns auf „U. 7" routinemäßig zum drittenmal Mittag in Gestalt von Hammelkohl. Nach dem Essen mußten meine Leute aber im Freien verdauen, und da hörte ich zufällig ein Gespräch meiner Matrosen mit den Kameraden von „U. 9": „Ick verstah gornich, weshalb wegen een Oberleutnant ut Berlin so 'n Uppstand mackt ward." — „Lot man sein, Korl, so 'ne Besichtigung bet meddags in-de-Hängematt-liggen, dat is ok ganz schön", und Karl gab zurück: „An 'n Vörmeddag dreimol to Meddag freeten, dat hebbt wie ook nich alle Dag," mit den Worten: „So 'n Kirl kann ümmer giern wedder kamen", war die Kritik meiner Matrosen über diese erste Besichtigung unserer Uboote zu Ende.

Für den Gesamtinhalt (einschl. Anzeigen) verantwortlich: Otto F. Schütte, Minden i. W. / A. 125 000. / Preisliste 3. / Preis RM. 1.30. / Druck und Verlag von Wilhelm Köhler, Minden i. W. / G. 23. 6. 1938.

